BRUNSBÜTTEL PORTS
more than moving

Hafenbenutzungsordnung (HBO) für die Brunsbütteler Häfen:

Ölhafen, Ostermoor und Elbehafen

gültig ab 01.06.2024

Brunsbüttel Ports GmbH
Elbehafen

25541Brunsbüttel

Telefon: 0485288448

Fax: 0485288480

e-mail: l.sell@schrammgroup.de

Inhaltsverzeichnis

I. Allgemeines

§1 Betreiber 3
§2 Hafengrenzen / Geltungsbereich 3
§3 Hafenbehörde 3
§4 Hafenkapitän 3

II. Besondere Bestimmungen

§5 Spezielle Sicherheitsvorschriften 4
§6 Hafenlotsdienst und Lotsenannahmepflicht 4
§6a Assistenzschlepper 4
§7 Aufenthalt im Hafengebiet 5

III. Besondere Bestimmungen Ölhafen

§8 Schiffsliegeplätze 6
§9 Tiefgänge, Schiffsabmessungen 6
§10 Schiffsverkehr 6
§11 Maßnahmen beim Umschlag und während der Ballastnahme 6

IV. Besondere Bestimmungen Hafen Ostermoor

§12 Schiffsliegeplatze 7
§13 Tiefgänge, Schiffsabmessungen 7
§14 Sicherung von Fahrzeugen 7
§15 Schiffsverkehr 7
§16 Maßnahmen beim Umschlag 8
§17 Schlepperhilfe bei Gastankern 8

V. Besondere Bestimmungen Elbehafen

§18 Schiffsliegeplätze 9
§19 Schiffsverkehr 9
§20 Tiefgänge 9
§21 Sicherung von Fahrzeugen 10
§22 Maßnahmen beim Umschlag und während der Ballastnahme 10
§23 Vorbeugender und abwehrender Brandschutz 10
§24 Besondere Anforderungen an LPG-Tankschiffe 11
§25 Überwachung des Umschlags (brennbare flüssige Stoffe) 11

VI. Schlussbestimmungen

§26 Ausnahmen 12
§27 Inkrafttreten/Außerkrafttreten 12

Anlagen

Anlage 1: Plan Ölhafen
Anlage 2: Plan Hafen Ostermoor
Anlage 3: Plan Elbehafen
Anlage 4: Schlepperkonzept (inkl. Zonenplan)
Anlage 5: Terminal Operations Manual
Anlage 6: Mooring Pläne

Hafenbenutzungsordnung (HBO) für die Brunsbütteler Häfen Ölhafen, Ostermoor und Elbehafen

I. Allgemeines

§ 1 - Betreiber

Die Häfen Ölhafen, Ostermoor und Elbehafen in Brunsbüttel sind öffentliche Häfen in privater Trägerschaft. Eigentümer und Betreiber der Häfen ist seit dem 01. Dezember 1999 die Brunsbüttel Ports GmbH, nachfolgend BRBPORTS genannt. Unter Berufung auf § 10 Abs. 2 der Hafenverordnung[1] wird nachfolgende Hafenbenutzungsordnung (HBO) erlassen. Sie gilt unbeschadet anderer Rechtsvorschriften, die aufgrund des verkehrsrechtlichen (14.) Teils des Wassergesetzes des Landes Schleswig-Holstein (LWG) erlassen wurden.

§ 2 - Hafengrenzen / Geltungsbereich

Diese Hafenbenutzungsordnung gilt für den Brunsbütteler Ölhafen, den Hafen Ostermoor und den Elbehafen innerhalb der in den anliegenden Hafenplänen gekennzeichneten Hafengrenzen.

§ 3 - Hafenbehörde

Hafenbehörde ist die Stadt Brunsbüttel

§ 4 - Hafenkapitän

1. Die Rechte und Pflichten des Hafenbetreibers werden den Hafenbenutzern gegenüber durch den von BRBPORTS bestellten und von der Hafenbehörde bestätigten Hafenkapitän wahrgenommen.

2. Der Hafenkapitän erteilt selbständig und eigenverantwortlich alle erforderlichen Anordnungen nach den §§ 13 - 26 der Hafenverordnung.

3. Beauftragte des Hafenkapitäns sind die Mitarbeiter der Hafenaufsicht

---

[1] Landesverordnung über die Häfen in Schleswig-Holstein (HafVO) vom 25.Nov.2014 i. d. jeweils gültigen Fassung (zul. geä. d. LVO v. 04.07.22, GVOBl. S. 733)

II. Besondere Bestimmungen

§ 5 - Spezielle Sicherheitsvorschriften

In Ergänzung der in § 2 HSVO aufgeführten nationalen und internationalen Regelungen gelten für den Umschlag von entzündbaren flüssigen Stoffen und Gasen der „International Safety Guide for Oil Tankers & Terminals (ISGOTT)" und die „Liquefied Gas Handling Principles on Ships and in Terminals" (SIGTTO) in ihrer jeweils jüngsten Fassung.

Für den LNG-Transfer gelten darüber hinaus die Vorschriften aus dem Terminal Operations Manual

LNG-truck-to-ship-bunkering (Betankung) stellt einen anzeigepflichtigen (Meldepflicht nach HSVO), jedoch genehmigungsfreien Bebunkerungsvorgang dar und unterliegt gesonderten, mit der Hafenbehörde abgestimmten, Betriebsvorschriften (siehe Anlage zur HBO)

§ 6 - Hafenlotsdienst und Lotsenannahmepflicht

1. Den Hafenlotsdienst für die **Häfen Ölhafen und Hafen Ostermoor** versieht die Lotsenbrüderschaft Nord-Ostsee-Kanal I (Brunsbüttel).

1.1 Von der Verpflichtung zur Annahme eines Seelotsen zum Verholen innerhalb der Häfen Ostermoor und Ölhafen sind befreit:
Binnenschiffe, Seeschiffe und Schub-/Schleppverbände mit den Abmessungen für die Einstufung in die Verkehrsgruppen 1 und 2 gemäß der Bekanntmachung der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord zur SeeSchStrO für den NOK in der jeweiligen Fassung.

1.2 Für Schiffe, welche die bekanntgemachten Abmessungen für den NOK überschreiten und für das Befahren der Teilstrecke Schleuse – Hafen Ostermoor eine Zulassung der WSV benötigen, gelten die in der Zulassung aufgeführten Auflagen für den Ölhafen und den Ostermoorer Hafen analog.

2. Den Hafenlotsdienst für den **Elbehafen** versieht die Lotsenbrüderschaft Elbe.

2.1 Die Verpflichtung zur Annahme eines Seelotsen ergibt sich aus der Lotsverordnung Elbe. Im Übrigen finden die Lotsvorschriften des Bundes in der jeweils geltenden Fassung entsprechende Anwendung.

2.2 Zur Verholung innerhalb des **Elbehafens** sind Schiffe mit mehr als 10.000 BRZ zur Annahme eines Seelotsen verpflichtet.

§ 6a - Assistenzschlepper

1. Neben der in den Paragrafen 17 und 24 genannten Verpflichtung zur Annahme von Schleppassistenz, kann der Hafenkapitän in begründeten Fällen zur Annahme von Schleppassistenz verpflichten.

2. Schlepperdienstleistungen können ausschließlich von Unternehmen erbracht werden, die nachfolgende Leistungsmerkmale erfüllen:
   - Schlepper, die ein Schiff in einen der Häfen Brunsbüttel assistieren, müssen für die Dauer des Schiffsaufenthaltes in unmittelbarer Nähe der Hafenanlage vorgehalten werden, um mit einer Mobilisierung von maximal einer Stunde bei einem Störfall das Schiff zu verholen bzw. abtauen zu können.
   - Das Schleppunternehmen hat für Notfälle Feststoffsperren mit einer Gesamtmenge von 200 m sowie geeignete Aussetzvorrichtungen bzw. Fahrzeuge für die Verbringung von Feststoffsperren für den Notfall bereitzuhalten.
   - Das Schleppunternehmen stellt mindestens zwei Feuerlöschschlepper. Darüber hinaus werden vom Schleppunternehmen zwei mobile Feuerlösch-Einheiten mit einer Mobilisierungszeit von maximal einer Stunde gestellt.
   - Das Schleppunternehmen muss eine 24-stündige Rufbereitschaft gewährleisten und in der Lage sein, innerhalb von einer Stunde 20 in die Hafenanlage eingewiesene Mitarbeiter bereitzustellen, um ein Schiff, das den Hafen als Notliegeplatz anläuft bzw. anzulaufen hat, betreuen zu können.

3. Das Schleppunternehmen muss eine vollumfängliche Haftpflichtversicherung bei erstklassigen Versicherern für eigene und ihm zuzurechnende Schadensverursachung, eigenes sowie ihm zuzurechnendes Verschulden sowie Haftung als Zustands- und Handlungsstörer und Abdeckung aller sonstigen Risiken aus dem Schiffs- und Schleppbetrieb vorhalten. Eine solche Versicherung muss auch Haftsummen umfassen, die über den eventuell einschlägigen gesetzlichen Haftungsbeschränkungen liegen.

4. Das Schleppunternehmen hat die vorstehenden Bedingungen ständig zu erfüllen und auf Verlangen von Brunsbüttel Ports geeignet nachzuweisen.

§ 7 - Aufenthalt im Hafengebiet

Unbefugten ist der Aufenthalt in den Häfen nicht gestattet.

III. Besondere Bestimmungen Ölhafen

§ 8 - Schiffsliegeplätze

Als Umschlaganlagen für entzündbare flüssige Stoffe der Klasse 3 des IMDG-CODE/ADN werden gemäß § 15 Abs. 1 der HSVO die Brücken 5, 6, 7 und 8 ausgewiesen

§ 9 - Tiefgänge, Schiffsabmessungen

1. An den Brücken 6, 7 und 8 ist ein Maximaltiefgang von 10,40 m und an der Brücke 5 von 6,00 m zulässig, soweit entsprechende Solltiefen vorhanden sind.

2. Im gesamten Hafenbereich sind die Uferbereiche in der Regel im Verhältnis 1:3 geböscht. Schiffe sollten daher beim Manövrieren einen sicheren Abstand halten.

§ 10 - Schiffsverkehr

Der Gebrauch des Ankers ist im Bereich der Pressluftsperre verboten.
Die Lage der Pressluftsperre ist durch Tafeln mit der Aufschrift „Pressluftsperre“ kenntlich gemacht.

§ 11 - Maßnahmen beim Umschlag und während der Ballastnahme

1. Es ist sicherzustellen, dass ein aus den Tanks herausgedrücktes Dampf- / Luft-Gemisch außerhalb des Hafengebietes nicht brennbar oder giftig ist. Um dieses ohne fortlaufende Überprüfung zu erreichen, wird die Pumprate auf maximal 1 000 m³/h festgesetzt.

2. Um erforderlichenfalls die Löschwasserversorgung auf dem Schiff von Land aus vornehmen zu können, sind internationale Landanschlüsse betriebsbereit vorzuhalten.

IV. Besondere Bestimmungen Hafen Ostermoor

§ 12 - Schiffsliegeplätze

1. Für den Umschlag von Ammoniak - Klasse 2 UN 1005 IMDG-Code - ist die Brücke Nr. 4 im Nordbecken ausgewiesen.

2. Für den Umschlag von Heizöl (Flammpunkt höher 60°) ist die Brücke Nr. 2 ausgewiesen.

3. Für den Umschlag von entzündbaren flüssigen Stoffen der Klasse 3 IMDG-Code/ADN ist die Brücke Nr. 6 ausgewiesen.

4. Für den Umschlag von Nitrobenzol, Formaldehyd, Schwefelsäure, Salzsäure, Natronlauge und Anilin in Bulk ist die Brücke Nr. 5 ausgewiesen.

§ 13 - Tiefgänge, Schiffsabmessungen

1. An den Brücken Nr. 1 bis 4 und 6 ist ein Maximaltiefgang von 10,40 m und an der Brücke 5 von 7,50 m zulässig, soweit entsprechende Solltiefen vorhanden sind.

2. Im gesamten Hafenbereich sind die Uferbereiche in der Regel im Verhältnis 1:3 geböscht. Schiffe sollten daher beim Manövrieren einen sicheren Abstand halten.

3. An der Brücke 5 ist die maximale Schiffslänge auf 125,00 m und die Schiffsgröße auf 9.000 to (Verdrängung) begrenzt.

§ 14 - Sicherung von Fahrzeugen

Gastanker haben während des Ladungstransfers mindestens 3 Vor- und 3 Achterleinen, sowie je eine Vor- und Achterspring auszubringen und die ordnungsgemäße Vertäuung ständig zu überwachen.

§ 15 - Schiffsverkehr

1. Während des Gasumschlages ist das Nordbecken für den Schiffsverkehr gesperrt.

2. Die Sperrung wird durch Tages- und Lichtsignal gemäß Ziffer 1.20.1 Anlage 1.1 zur SeeSchStrO angezeigt.

3. Der Gebrauch des Ankers im Bereich der Pressluftsperre vor dem Nord- und Südbecken ist verboten.

4. Die Lage der Pressluftsperre ist durch Tafeln mit der Aufschrift „Pressluftsperre" kenntlich gemacht.

§ 16 - Maßnahmen beim Umschlag

1. Während der Lösch- und Ladeoperation an Brücke Nr. 4 sind schiffsseitig die vorhandenen Feuerlöschleitungen unter Druck zu halten und Feuerlöschschläuche an Deck auszulegen.

2. Um erforderlichenfalls die Löschwasserversorgung auf dem Schiff von Land aus vornehmen zu können, sind internationale Landanschlüsse betriebsbereit vorzuhalten und eine entsprechende Schlauchverbindung zwischen Schiff und Land herzustellen.

3. Unbeschadet des § 14 HSVO hat der Betreiber der Ammoniakumschlaganlage während des Umschlages sicherzustellen, dass auch Schiffe am Liegeplatz 1 über eine jederzeit betriebsbereite Nachrichtenverbindung im Falle eines außergewöhnlichen Betriebszustandes im Hafen auf diesem Wege notwendige Anweisungen erhalten können. Alle Schiffsführungen im Hafen sind vom Anlagenbetreiber über Verhaltensregeln beim Freiwerden von Ammoniak zu informieren.

§ 17 - Schlepperhilfe bei Gastankern

Gastanker haben sich beim Einlaufen oder Drehen mindestens eines Schleppers zu bedienen.

V. Besondere Bestimmungen Elbehafen

§ 18 - Schiffsliegeplätze

1. Als Umschlaganlage für entzündbare flüssige Stoffe und Gase der Klassen 2 und 3 IMDG-Code/ADN ist der Bereich von Block 6 bis Block 14 ausgewiesen.

2. Als Umschlagstelle für Explosivstoffe wird der östliche Teil der Pier ausgewiesen.
   Es gilt für jede Verladung (Transitmengen eingeschlossen) von Gütern der Klasse 1.1 IMDG-Code folgende Mengenbegrenzung:
   Es darf je Verladung ein Netto-Explosivstoffgewicht von 50.000 kg nicht überschritten werden.

3. Während des Liegens eines Tankers mit Ladung der Klassen 2 oder 3 IMDG-Code/ADN oder mit nicht entgasten leeren Tanks ist ein gleichzeitiger Umschlag von Explosivstoffen nicht zulässig.

§ 19 - Schiffsverkehr

Kommt es in der Reihenfolge der Liegeplatznutzung zu zeitlichen Überschneidungen, so regelt sich die Liegeplatzvergabe nach folgenden Bedingungen:

1. Befinden sich ein Gefahrgutschiff und ein Trockengutschiff zeitgleich im Zulauf auf **benachbarte** Liegeplätze, hat das Gefahrgutschiff grundsätzlich Vorrang im Zulauf.

2. Trockengutbereich (mittlerer und östlicher Liegeplatz)
   Vorrang hat das Schiff, welches zuerst E3/E1 passiert und zuerst an der Hafenanlage eintreffen könnte.

Über zeitliche Anlauf-, Liege- und Umschlagfenster entscheidet BrbPorts nach E.O.S E3 und abgegebener NOR unter Abwägung der vorliegenden Interessen und Zwangslagen aller Beteiligten.

§ 20 - Tiefgänge

1. Soweit entsprechende Solltiefen vorhanden sind, beträgt der maximal zulässige Tiefgang zwischen Block 6 und 14 13,80 m FW und zwischen Block 14 und 32 14,80 m FW.

2. Im Ostbecken wird eine Solltiefe von SKN - 4,70 m angestrebt.

§ 21 - Sicherung von Fahrzeugen

1. Vertäuung: gemäß Anlage 6 Mooring Pläne

2. Aus Sicherheitsgründen kann der Hafenkapitän zusätzliche Maßnahmen anordnen.

3. Schiffe müssen die Bremsen ihrer Winden festsetzen,
   Automatikbetrieb der Winden unzulässig!

§ 22 - Maßnahmen während der Liegezeit

1. Um erforderlichenfalls die Löschwasserversorgung auf dem Schiff von Land aus vornehmen zu können, sind die internationalen Landanschlusse betriebsbereit vorzuhalten.

2. Während des Betriebes (Liegezeit) einer FSRU ist ein Guard Vessel durchgängig 24/7 im Bereich des Elbehafens im Einsatz. Dieses Fahrzeug hat die Aufgabe den fließenden Verkehr auf der Elbe zu beobachten und sicherzustellen, dass gefährliche Annäherungen zur FSRU vermieden werden. (siehe Anhang Zonen Planzusammen mit den Hafengrenzen)

3. Der Betreiber der Gefahrgutumschlagsanlage hat sicherzustellen, dass alle Schiffe im Elbehafen jederzeit notwendige Anweisungen erhalten können.

   Alle Schiffsführungen sind bei Ankunft vom Hafenbetreiber über Verhaltensregeln im Gefahrenfall zu informieren.

§ 23 - Vorbeugender und abwehrender Brandschutz

1. Während des Umschlages von Rohöl und Butan/Propan/LNG ist ein wasserseitiger Feuerschutz einsatzbereit vorzuhalten.

2. Es ist landseitig und an Bord der Schlepper ein Schaummittel vorzuhalten, das sowohl für die Bekämpfung von Bränden brennbarer Flüssigkeiten als auch für Butan/Propan und LNG geeignet ist.

3. Die Betriebsbereitschaft der Feuerlöscheinrichtungen und der Elektroanlagen im Explosionsschutzbereich ist monatlich nachzuweisen und zu dokumentieren.

§ 24 - Besondere Anforderungen an LPGC

1. Für die Einbringung und den Umschlag von Flüssiggas **(LPG)** sind folgende Mengenbegrenzungen pro Schiff und pro Einzeltank einzuhalten:

   1) Gastanker mit tiefgekühlt verflüssigter Ladung (Atmosphärische-Tanker)

      Maximale Ladung pro Schiff = 80.000 m3
      Maximale Ladung pro Einzeltank = 10.700 m3

   2) Gastanker mit semigekühlt verflüssigter Ladung (Semi-Druck-Tanker)

      Maximale Ladung pro Schiff= 15.000 m3
      Maximale Ladung pro Einzeltank = 6.000 m3

   3) Gastanker mit unter Druck verflüssigter Ladung (Volldruck-Tanker)

      Maximale Ladung pro Schiff= 10.000 m3
      Maximale Ladung pro Einzeltank = 3 .500 m3

2. Die in Absatz 1 genannten Mengenbegrenzungen schließen Transitmengen mit ein.

3. Lässt das Ladevolumen des Schiffes oder eines beladenen Einzeltanks eine größere als in Absatz 1. genannte Ladungsmenge zu, so ist der BRBPORTS durch einen unabhängigen vereidigten Sachverständigen schriftlich zu bestätigen, dass die geforderte Mengenbegrenzung eingehalten wird.

4. Während des Aufenthaltes eines Gastankers im Elbehafen dürfen sich keine Stoffe der Fallgruppe 1 b der „Richtlinien für den Schutz von Kernkraftwerken gegen Druckwellen aus chemischen Reaktionen ..." vom August 1976 (GM Bl. S. 442) als Ladung an Bord befinden.
   Stoffe der Fallgruppe I b sind Kohlenwasserstoffe bei C-3-fach-oder kumulierten C-2-fach-Bindungen wie:
   Alkine (Acethylene), Polyene (Polyacathylene), Allene, Kumulene, MAPP-Gase.

5. Die vom Elbehafen mit Ladung elbaufwärts bestimmten Gastanker müssen unbedingt so vom Liegeplatz ablaufen, dass sie auf dem kürzesten Weg die südliche Fahrwasserseite der Elbe erreichen und somit in jedem Fall stets den größtmöglichen Abstand zum Kernkraftwerk Brunsbüttel wahren.

5.1. Zum Anlaufen des Liegeplatzes erforderliche Drehmanöver müssen mit Schleppassistenz erfolgen und in jedem Fall vor Erreichen der östlichen Hafengrenze abgeschlossen sein.

6. Zum An- und Ablegen müssen Gastanker mindestens 2 Schlepper mit angemessener Leistung annehmen. Gastanker bis 3.000 BRZ können nach Abstimmung mit dem Hafenkapitän beim Auslaufen auf einen der Schlepper verzichten. Die Verpflichtung zur Annahme von Schlepperhilfe gemäß HafVO bleibt unberührt.

§ 25 - Überwachung des Umschlags brennbarer flüssiger Stoffe

1. Die landseitige Überwachung wird jederzeit von einer für die sichere Durchführung des Umschlags qualifizierten Person im Leitstand wahrgenommen.

2. Ein Vertreter der Betriebsleitung des Hafenbetreibers ist während des Umschlags in Rufbereitschaft.

VI. Schlussbestimmungen

§ 26 - Ausnahmen

Über Ausnahmen wird nur auf Antrag entschieden.

§ 27 - Inkrafttreten / Außerkrafttreten

Diese Hafenbenutzungsordnung tritt am 01.06.2024 in Kraft und hebt frühere Fassungen auf.

Brunsbüttel, 30.05.2024
Brunsbüttel Ports GmbH

Frank Schnabel
Geschäftsführer

Lars Sell
Hafenkapitän