

HAVARIEMANAGEMENT 2.0



Ist die deutsche Küste für den Fall einer Großschiff-Havarie gerüstet und sind die notwendigen Rahmenbedingungen für das deutsche Seeverkehrsgebiet und die Häfen zur sicheren Aufnahme von Großcontainerschiffen gegeben? Diesen Fragen widmete sich eine Fachveranstaltung in Oldenburg, die das Maritime Cluster Norddeutschland (MCN) gemeinsam mit der Oldenburgischen Industrie- und Handelskammer, der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft und dem MCN-Mitgliedsunternehmen KMR-Marine Surveyors organisiert hat.

In einer Podiumsdiskussion wurden verschiedene Aspekte erörtert, wie das Havariemanagement an der deutschen Küste weiter verbessert werden könnte.

Olaf Lies, niedersächsischer Minister für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz, skizzierte die Sichtweise der Landesregierung auf die Notfallvorsorge an den deutschen Küsten. Grundsätzlich seien die deutschen Küsten in Bezug auf die Vorsorge und das Management von Havarien in den letzten Jahren wesentlich sicherer geworden und an den deutschen Küsten konnte im internationalen Vergleich ein sehr hoher Standard etabliert werden, so Lies. Seit den Lehren aus dem Schiffunglück der „Pallas“ im Jahr 1998, die zum Aufbau des Havariekommandos geführt haben, habe sich vieles zum Positiven verändert. Die Klärung von Befugnissen und Verantwortlichkeiten sowie die Eingriffsmöglichkeit des Havariekommandos haben hierzu beigetragen. So konnte

zum Beispiel der 2015 in Brand geratene Düngemittelfrachter „Purple Beach“ trotz einiger Herausforderungen sicher in einem Nothafen untergebracht werden und ein größeres Unglück erfolgreich abgewendet werden. Die staatliche Präventionsaufgabe sei somit erfüllt worden. Das Havariekommando habe seit seinem Bestehen circa 80 Havarien abgewickelt, von der Öffentlichkeit weitgehend unbemerkt. Die Weiterentwicklung des Havariemanagements an den deutschen Küsten sei dennoch als Prozess zu sehen, der noch nicht abgeschlossen sei. Weitere Ideen, wie die Schaffung einer Küstenwache, seien immer wieder Gegenstand von Gesprächen.

Aktuell gibt es zusätzliche Fragestellungen, die geregelt werden müssen, wie beispielsweise das Wiederauffinden verlorener Container. Bei der Havarie der „MSC Zoe“ Anfang 2019 vor der niederländischen Küste gingen Container in einer bislang noch nicht vorgekommenen Menge verloren. „Die technische Möglichkeiten zur Container-Ortung sind vorhanden, das Umweltministerium macht sich hier für eine Einführung entsprechender Ortungsgeräte stark“, sagte Lies.

Der Vorschlag, Container mit Ortungseinrichtungen zu versehen, wurde von den Teilnehmern der Podiumsdiskussion größtenteils positiv gesehen. Kapitän Mai gab jedoch zu bedenken, dass die wenigsten Container einen Aufschlag aus größerer Höhe auf die Wasseroberfläche überstehen. Ein Container, der intakt bleibt und im Wasser versinkt, wird durch den Wasserdruck ebenfalls schwer beschädigt, sodass zumeist nur noch Fragmente der Container gefunden werden. Für dieses Problem müsse eine technische Lösung gefunden werden. Hierbei seien auch die Anforderungen an die mechanische Stabilität der Container zu hinterfragen, welche aus Kapitän Mais Sicht aktuell eher einen besseren Wetterschutz darstellten.

Ein wichtiges Problem, das in der Gesprächsrunde adressiert wurde, ist, dass nicht bekannt ist, welche Güter sich in den Containern befinden, was die Suche und Ortung der havarierten Container erschwere. Mit dem zentralen Meldesystem National-Single-Window für den gesamten Seeschiffsverkehr werden zwar Daten über Gefahrguttransporte aufgenommen, aber es könnten theoretisch auch sämtliche Frachtdaten abgefragt werden.

Ein weiteres wichtiges, aber schwieriges und lange vernachlässigtes Thema ist der Umgang mit ölverschmutzten Tieren im Nachgang einer Ha-

varie. Hier muss entschieden werden, unter welchen Umständen ein Tier zur Rettung und Behandlung in eine Auffangstation gegeben wird oder unter welchen Umständen es noch vor Ort von seinen Qualen erlöst werden sollte. Die Landesregierung strebt an, hier verbindliche und klare Regeln zu schaffen.

In der anschließenden Podiumsdiskussion stand Minister Lies Rede und Antwort. Es diskutierten Hans-Werner Monsees, Leiter des Havariekommandos; Boris Szczesik, Geschäftsführer der Unterweser Reederei (Boluda Towage Europe); Kapitän Andreas Mai, Hansestadt Bremisches Hafenamt; Gerd-Christian-Wagner, Schutzgemeinschaft Deutsche Nordseeküste; sowie Kapitän Stephan Müller, KMR-Marine Surveyors.

Im Zuge der immer größer werdenden Schiffe sind für den Fall, dass ein Schiff mittels Schlepper aus einer Gefahrenzone verbracht werden muss, verschiedene Probleme zu lösen. Es werden geeignete Schiffe benötigt, welche schwerwettertauglich sind, ausreichenden Pfahlzug aufweisen und über einen Seeschleppdraht verfügen. Des Weiteren führte Szczesik aus, sei es imminent wichtig, erfahrene Kapitäne und Mannschaften zu haben, welche in der Lage sind unter extremen Bedingungen an einen Havaristen heran zu manövrieren und eine Schleppverbindung herzustellen. Die Vorhaltung geeigneter Schiffe reiche dabei nicht aus. Erfahrene Kapitäne sind mittlerweile schwer zu finden, Mannschaften müssen kontinuierlich trainiert werden, obwohl eine Havarie nicht regelmäßig oder gar planbar auftritt. Dafür entstehen leider auch immer Kosten. Auf die Frage, ob wir an der Küste im Falle einer Havarie gut aufgestellt seien, antwortete Szczesik: „Ja, es geht noch.“

Bezüglich der Frage, ob die verpflichtende Nutzung von weiter von den Küsten entfernten Schifffahrtsrouten sinnvoll sei, bestand größtenteils Einigkeit, dass solche Maßnahmen zwar Geld kosten, aber durch die präventive Abwehr von Gefahren weitaus größere Kosten gespart werden können. Kapitän Müller gab allerdings zu bedenken, dass weiter draußen auf See mit stärkerem Seegang zu rechnen sei, was den Aufbau einer Schleppverbindung erschwere. Größere Wassertiefen würden zudem die Bergung des Havaristen und verlorener Ladung schwierig machen. Für die Verpflichtung bestimmter Schiffe weiter nördlich gelegene Routen zu benutzen, spräche allerdings die längere Reaktionszeit, welche beispielsweise im Fall der Glory Amsterdam hilfreich gewesen wäre.

Ben Lodemann, Ältermann der Lotsenbrüderschaft Elbe meldete sich aus

dem Publikum zu Wort. Dieser wies darauf hin, dass mit den Lotsen Personen mit hoher Sach- und Revierkenntnis an Bord seien, welche zudem mit dem Zugang von Schiffen unter widrigsten Wetterbedingungen vertraut seien. Die Einbindung der Lotsen in ein Konzept zum Havariemanagement sei unter den derzeitigen gesetzlichen Regelungen aber nicht möglich. Zudem kritisierte er die mangelnde Mobilfunk-Netzabdeckung in den Revieren und auf See. Zusätzliche Kommunikationsmöglichkeiten über den Seefunk hinaus würden dazu beitragen, die Sicherheit deutlich zu erhöhen. Er appellierte an Minister Lies, sich dieser Sachverhalte anzunehmen.

Alle Diskussionsteilnehmer waren sich einig, dass die Weiterführung eines konstruktiven, nach vorne gerichteten Dialogs zum Thema Havariemanagement sehr wichtig sei. Das MCN und die anderen Veranstalter werden sich dieses Themas annehmen.

Quelle und Foto: MCN, v.l.: Felix Jahn, Oldenburgische IHK; Dr. Iven Krämer, DVWG; Hans-Werner Monsees, Havariekommando; Dr. Susanne Neumann, MCN; Gerd-Christian Wagner, Schutzgemeinschaft Deutsche Nordseeküste e. V., Minister Olaf Lies, Kapitän Stephan Müller, KMR-Marine Surveyors; Martin Heine, Oldenburgische IHK, Henning Edlerherr, MCN