

Was kommt nach der PALLAS? Der nächste Seeunfall

# Sicherheit im Seeverkehr

### Mit neuen Konzepten in die Zukunft

Die Schutzgemeinschaft Deutsche Nordseeküste hatte am 16. Juni 2000 zu einem Kolloquium "Sicherheit im Seeverkehr - Mit neuen Konzepten für die Zukunft" in den Internationalen Seemannsclub "Duckdalben" nach Hamburg-Waltershof eingeladen.

Mit den Referenten, Umweltsenator Porschke, Hamburg, Dr. Wolfgang Paul, Stellvertretender Vorsitzender der unabhängigen Expertenkommission, Mitglied des Landtages a.D. Dr. Jürgen Hinz, Vorsitzender des Landtagsuntersuchungsausschusses Schleswig-Holstein, Regierungsdirektor Jochen Hinz, Seeamt, Kiel, und Kapitän Werner Keitsch, Vorsitzender des Fachausschusses Unfallmanagement im Deutschen Nautischen Verein, hatte die SDN hervorragende Referenten gewonnen.

Ziel der Veranstaltung war, Konsequenzen aus dem Unfallgeschehen der PALLAS zu ziehen und Eckpunkten eines neuen Sicherheitskonzeptes für die Deutsche Bucht zu erörtern

Senator Porschke brach eine Lanze für den Seeverkehr, da dieser in seiner Energiebilanz positiv gegenüber allen anderen Verkehrsarten ist. Dennoch gibt es viel zu tun, da die Motoren und Treibstoffe weit hinter dem Stand der Technik zurückbleiben und das Gefahrenpotential großer Schiffe allein wegen der Treibstoffmengen außerordentlich groß ist. Insbesondere würde bei einem Unfall das Wattenmeer irreparabel geschädigt. Aus diesem Grunde sprach er sich dafür aus, den

Aufbau der Sicherheitsbehörden zu straffen, eine

### Leistungsfähiger Schlepper

Verkehrsüberwachung und Lenkung einzuführen und neben den Mehrzweckschiffen des Bundes einen leistungsfähigen Hochseeschlepper vor-



zuhalten. Darüber hinaus machte er deutlich, dass die Hafenbetreiber durch Bonus-Malus-Systeme einiges für den Umweltschutz über die pflichtigen Standards der Seefahrt hinaus erreichen können. Diese ökonomischen Anreize sind notwendig, da die Entwicklung allgemein gültiger Standards durch die IMO (International Maritime Organization) zu lange dauert.

Dr. Jürgen Hinz forderte die Zusammenfassung aller hoheitlichen Aufgaben der Sicherheitsbehörden in einer strukturellen Einheit.

Dabei dürfen die föderalen Grundprinzipien der Bundesrepublik Deutschland nicht angetastet werden.

### Bündelung der Kräfte

Auch muss das Militär aus der Thematik innere Sicherheit herausgehalten werden. Er sprach sich für die Zusammenfassung von Personen- und Sachbergung, eine aktive Informationsbeschaffung, die Zusammenführung der Verantwortung in einer Einheit, die Bereitstellung allwettertauglicher Hubschrauber auch durch private Anbieter, die Verbesserung der Pressearbeit, die dauerhafte Stationierung eines leistungsfähigen Hochseeschleppers in der Deutschen Bucht, die Verbesserung der Brand- und Löschbekämpfung und der Personenbergung, die rechtliche Beurteilung der Gefahren durch Treibstoffe nach gleichem Maßstab wie der Transport gefährlicher Güter, die Verhinderung der politischen Einmischung in die Arbeit der Einsatzleitgruppe und die Verbesserung der allgemeinen Arbeitsbedingungen der Einsatzleitung und des Stabes aus.

Dr. Wolfgang Paul erläuterte die wesentlichen Eckpunkte, wie sie im Gutachten der unabhängigen Expertenkommission festgelegt worden sind. Hierzu gehören die Einrichtung eines

### Havariekommando

Havariekommandos, die Schaffung einer Seewache, die privatwirtschaftliche Beschaffung von Schleppkapazität über die Behördenschiffe hinaus auf dem gewerblichen Markt, die verbes-

serte Erfassung von Behördenschiffsbewegungen über die Transponder-technik, ein verstärktes Nachdenken bzgl. der Ölbekämpfung durch den Einsatz von Dispergatoren und biologischen Bekämpfungsmitteln.

Denkbar ist aus seiner Sicht, durch Staatsvertrag eine Bundesbehörde zu schaffen und später, soweit sich politische Rahmenbedingungen entsprechend entwickeln, auch eine Änderung des Grundgesetzes vorzusehen.

Regierungsdirektor Jochen Hinz erläuterte, wie das Seeamt in kriminalistischer Kleinarbeit das Unfallgeschehen der PALLAS nach Ursache und Wirkung durchleuchtet hat. Dabei ist es für den Brandausbruch zu keiner plausiblen Erklärung, sondern nur zu unterschiedlichen Hypothesen gekommen.

### Kommunikationsdefizite

Zur Brandbekämpfung war festzustellen, dass das Feuer sehr spät entdeckt und zudem falsch bekämpft wurde. Auch ist die Gefahrensituation von den deutschen und dänischen Sicherheitskräften fehlerhaft eingeschätzt worden. Ebenfalls hat es erhebliche Kommunikationsdefizite zwischen den beteiligten Stellen gegeben.



Kapitän Werner Keitsch analysierte in seinem Referat die Beinahe-Havarie der LUCKY FORTUNE während des Sturms Anatol am 03. Dezember 1999. Danach ist es nur einem sehr leistungsfähigen Hochseeschlepper wie der OCEANIC möglich gewesen, schnell

genug am Einsatzort zu sein und das Schiff zu drehen. Dieses wäre mit mehreren kleineren Schiffen überhaupt nicht möglich gewesen. Die OCEANIC hat die LUCKY FORTUNE ca. 1 1/2 Stunden vor der Strandung am Haken gehabt und so die Strandung auf Sylt verhindert. Für einen leistungsfähigen Hochseeschlepper, der auch bei schlechtestem Wetter eingesetzt werden kann, gibt es keine Alternative. Herr Keitsch wies auf das Papier des Deutschen Nautischen Vereins hin, in dem die unterschiedlichen Gefährdungspotentiale analysiert worden sind und Vorschläge zu ihrer weitgehenden Beherrschung gemacht wurden. So muss man in der deutschen Bucht gegen die Verdriftung großer Containerschiffe bei hoher Windgeschwindigkeit gewappnet und auch wegen des regen Fährverkehrs auf die Möglichkeit, größere Menschenmengen zu bergen, vorbereitet sein. Daher ist es notwendig, heute bereits Anforderungen an eine Notschleppkapazität in der Nordsee zu definieren, um für die Zeit nach der OCEANIC Ersatz zu haben. Weil Havarien nie vermieden werden können, muss auch einiges im Rahmen der Prävention gemacht werden. Im Mittelpunkt der Prävention von Seeunfällen steht die Stärkung des Seelotsenwesens.

In der anschließenden, von dem Seefahrtsjournalisten Jan Mordhorst geleiteten, Podiumsdiskussion wurde sehr detailliert herausgearbeitet, dass die Mehrzweckschiffe des Bundes nötig und wichtig sind, dass es jedoch für extreme Situationen keine Alternative für einen Hochseeschlepper gibt, der einen ausreichenden Pfahlzug von mind. 180 Tonnen haben muss und der auch bei schwerer See mit hoher Geschwindigkeit laufen kann. Im Ergebnis der Diskussion zu diesem Thema wurde deutlich, dass ein neues Konzept für einen Sicherheitsschlepper entwickelt werden muss, der einen Pfahlzug von mehr als 180 Tonnen aufbringt, der mit hoher Geschwindigkeit auch bei schwerer See laufen kann, der ein Helikopterdeck besitzt,

mit Explosionsschutz ausgestattet ist, einen möglichst geringen Tiefgang hat und eine große Breite und der auch für die Evakuierung größerer Menschenmengen geeignet ist.

In einem weiteren Punkt ging es darum, die Aufgaben der Seesicherheit entweder in Form einer Coast-Guard in die Zuständigkeit des Bundes zu übertragen oder eine Einheit nur vertraglich zu schaffen, ohne in das föderalistische System einzugreifen. Alle in der Diskussion vorgetragene Argumente des Zusammenfassens und der Zusammenarbeit der verschiedenen Dienststellen sprachen dafür, eine Bundeszuständigkeit zunächst über Staatsvertrag und dann über Grundgesetzänderung zu schaffen. Dennoch blieben aus staatsrechtlichen Gründen die Auffassungen sehr unterschiedlich.

### Sicherheitshafen

Ein Thema, das in die Grobecker-Studie keinen Eingang gefunden hatte - die Bereitstellung eines Sicherheitshafens - wurde diskutiert. An der Notwendigkeit eines Sicherheitshafens wurden von keiner Seite Zweifel gelassen. Die Diskussion erbrachte, dass das Einbringen havariierter Schiffe mit gefährlicher Ladung in Häfen ein erhebliches Risiko berge und dass es daher vernünftiger sei, an zentraler Stelle in der Deutschen Bucht eine Sicherheitsreedee zu schaffen, wo Schiffe sicher festmachen können und wo über bereitgestellte Pontons ähnlich wie in einem Hafen Bekämpfungsmaßnahmen laufen können.

### Unfalluntersuchung abschaffen?

Auf Unverständnis stieß in der Diskussion der Vorschlag aus der Grobecker-Studie, die Seeunfalluntersuchung, wie sie in Deutschland vorgeschrieben ist, abzuschaffen. Überwiegend wurde die Auffassung vertreten, dass EG-Richtlinien so in die deutsche

Seeunfalluntersuchung eingebunden werden können, dass nicht zweierlei Recht entsteht.

Auch das Thema Einsatz von Dispergatoren und biologische Ölbekämpfungsmittel nahm breiten Raum ein. So sollten Dispergatoren ohnehin nur, wenn nicht vermeidbar, bei großen Wassertiefen, unter keinen Umständen jedoch im flachen Wasser eingesetzt werden. Der Einsatz erscheint auch nur dort denkbar, wo Ölteppiche in ökologisch hoch sensible Bereiche verdriftet werden und der Dispergatoreinsatz der geringere Eingriff ist. Im übrigen bestand die Auffassung, dass auf dem Gebiet des Dispergatoren noch erheblich weiter geforscht werden muss, da von ihnen nicht hinnehmbare Schadwirkungen ausgehen.

### Dispergatoren?

Das Thema Einsatz von biologischen Bekämpfungsmitteln konnte insoweit ausdiskutiert werden, als er innerhalb des Wattenmeers wegen des begrenzenden Faktors Sauerstoff außerordentlich problematisch und kaum möglich ist und im übrigen wegen der Verdriftung im Wasser und wegen der langsamen Entwicklung ein solcher Einsatz kaum Wirkung zeigen dürfte. Auch wurde geklärt, dass die Zwischenprodukte beim biologischen Abbau teilweise toxischer sind als das Ausgangsprodukt. In jedem Falle ist weiterer Forschungsbedarf erforderlich, bevor Dispergatoren oder biologische Bekämpfungsmittel verstärkt zum Einsatz gebracht werden.

### Zusammenfassung

Die Schutzgemeinschaft Deutsche Nordseeküste als ein Dachverband der deutschen Küstenregion empfindet sich als Anwalt der Küstennatur und der Menschen, die an der Küste leben und wirtschaften, namentlich im Be-

reich der Fischerei, der Landwirtschaft und des Tourismus. Für diese Menschen ist es wichtiger, Schäden zu verhüten, als die hohen Kosten aufzubringen, um Schäden zu beseitigen. Das Unglück der PALLAS 1998 hat dieses sehr deutlich gemacht. Zur Schadensbeseitigung mussten 30 Mio. DM aufgewendet werden. Daher kommt es in erster Linie darauf an, durch Präventionsmaßnahmen Unfälle zu vermeiden. An zweiter Stelle stehen dann die Beherrschung der Unfälle und an dritter Stelle die Bekämpfung von Schadstoffen.

Es ist davon auszugehen, dass durch Klimaveränderungen die Starkwindlagen im Bereich der deutschen Nordseeküste erheblich zunehmen werden. Ebenfalls ist davon auszugehen, dass Schiffstransporte weiterhin in großem Umfang zunehmen werden und die Schiffseinheiten Dimensionen erreichen, die weit über das hinausgehen, was heute auf den Weltmeeren fährt. Demzufolge wird das Gefahrenpotential im gleichen Umfang in der Nordsee zunehmen, wenn Gegenmaßnahmen nicht ergriffen werden.

Da über 90 Prozent aller Schiffsunfälle auf menschliches Versagen zurückzuführen sind, wird es in erster Linie darauf ankommen, die Seemannschaft ständig fortzubilden. Diese Fortbildung muß quasi Teil der Zertifizierung von Schiffen werden. Die Besorgnis der europäischen Hafentreiber, Substandardschiffe nicht in die Hoheitsgewässer einlaufen zu lassen, ist der SDN völlig unverständlich. Die SDN fordert daher, dass wie in den Vereinigten Staaten von Amerika (USA) Kriterien für Schiffe vorgegeben werden, die europäische Hoheitsgewässer und Häfen anlaufen dürfen. Dabei ist die SDN sich völlig sicher, dass die Reeder sehr schnell reagieren werden, denn Waren, die für Europa bestimmt sind, werden nicht nach Afrika geliefert.

Für die Prävention von Schiffsunfällen ist eine konkrete Überwachung aller

Schiffsbewegungen zwischen dem Kanal und Skagen von Land aus erforderlich, um rechtzeitig zu erkennen, wenn ein Schiff einen bestimmten Kurs verlässt und frühzeitig zur Verhinderung von Unfällen Gegenmaßnahmen einzuleiten. Die landgestützte Überwachung von Schiffsbewegungen soll unter keinen Umständen die Lotsenpflicht unterlaufen. Im Gegenteil, die SDN ist der Auffassung, dass innerhalb der Nordsee die Lotsenpflicht und die hoheitlichen Rechte der Lotsen erheblich ausgeweitet werden sollten.

### Einheitliche Führungsstruktur

Nach Auffassung der SDN sind die Sicherheitsbehörden in einer Führungseinheit mit einer monokratischen Führungsstruktur und einer Gesamtverantwortung zusammenzufassen. Dieser Führungseinheit ist ähnlich wie im Katastrophenschutz ein Stab mit Fachberatern (Retten, Löschen, Bergen, Schleppen, Bekämpfen von Umweltgefahren...) zuzuordnen. In dieser Einheit sind alle Kräfte des Bundes und der Länder zusammenzufassen. In einem ersten Schritt könnte dies auf der Grundlage eines Staatsvertrages geschehen, in einem weiteren Schritt sollte diese Einheit durch Grundgesetzänderung in ein Bundesamt überführt werden und als dritter Schritt ist das Bundesamt in eine europäische Küstenwache, zumindest aber in eine Küstenwache trilateral zwischen Dänemark, Deutschland und den Niederlanden zu überführen. Notwendig ist auch die Zusammenfassung der operativen Kräfte von Bund und Ländern und eine klare und eindeutige Organisation der technischen Einsatzleitung (on-scene-commander).

Quasi in einem Havarie-Gesetz sind Anfang und Ende einer Notlage, die Zuständigkeit und die Fixierung von Inhalten und Meldewegen und die Dokumentation eines Vorganges





festzuschreiben. Trilateral ist zwischen den Niederlanden und Dänemark der Austausch von Informationen zu vereinbaren. Die Dokumentation von Ereignissen ist wissenschaftlich auszuwerten. Hierzu sollte es an einer Hochschule einen speziellen wissenschaftlichen Zweig geben. Die Ergebnisse der Auswertung sind als Grundlage für regelmäßige Übungseinsätze zu verwenden.

Die operative Ausstattung ist erheblich zu verbessern. Aus Sicht der SDN ist eindeutig, dass neben den Mehrzweckschiffen NEUWERK und MELLUM Notschleppkapazität von der Qualität der OCEANIC in der Deutschen Bucht, aber auch in der Ostsee vorgehalten werden muss. Aus ökonomischen Gründen erscheint es hier sinnvoll, die Bereitstellung der Notschleppkapazität durch Vertrag mit ei-

nem gewerblichen Berger zu sichern. Da die OCEANIC außerordentlich betagt ist, wird es erforderlich, heute bereits zwischen Bund, Land und einem privaten Berger ein Konzept für einen Notschlepper zu erarbeiten, der die OCEANIC ablösen kann.

Am Beispiel der LUCKY FORTUNE, die 1 1/2 Stunden vor ihrer Strandung von der OCEANIC auf den Haken genommen wurde, und durch die Diskussion während des Kolloquiums fühlt sich die SDN bestätigt, dass es keine Alternative für einen leistungsfähigen Hochseeschlepper gibt, um auch bei schwerem Sturm schnell und mit der nötigen Zugkraft einem Havaristen zur Hilfe zu kommen. Kleinere Einheiten können dies nicht leisten. Die Bereitstellung von Schleppern auf dem freien Markt dauert in der Regel zu lange. Im Havariefall kommt es darauf an, größtmögliche Kräfte schnellstmöglich einzusetzen und je nach Entwicklung der Lage zu deeskalieren. Deutlich hat sich am PALLAS-Unfall auch gezeigt, dass die Luftverfrachtung per Hubschrauber auch über gewerbliche Unternehmen gesichert werden muss, dass das Personal auf den Schleppschiffen vermehrt und speziell trainiertes Personal für die Luftverlastung und das Absetzen auf

unbemannten Schiffen vorgehalten werden muss.

Die SDN ist besorgt darüber, dass die Umsetzung der Konsequenzen aus der PALLAS-Havarie in Projektgruppen unter Ausschluss der Öffentlichkeit stattfindet. Politik, Umweltverbände und die gesamte Küstenregion haben einen Anspruch darauf zu erfahren, welche Konsequenzen gezogen und wann diese Konsequenzen umgesetzt werden. Die SDN wird daher ihre Möglichkeit nutzen, um das Thema Konsequenzen aus dem PALLAS-Unfall erneut zu politisieren und die Projektgruppen öffentlich zu kontrollieren.

Rudolf-Eugen Kelch  
Husum