

SDN-Info „Havariemanagement“

Forderungen der SDN - und mit ihr der Küstenkommunen - zum Havarie-Management

Grund-Position SDN

Ziel der SDN als überregionaler und gemeinnütziger Umweltschutz-Dachverband ist es, die Eigenarten und Besonderheiten der Nordsee, des Wattenmeeres und der angrenzenden Küste mit all ihren Bewohnern vor schädigenden Eingriffen durch den Menschen zu schützen, sowie Lösungen für die Probleme des Nordseeschutzes zu finden und durchzusetzen.

Aus Sicht der SDN ist das **Ökosystem Nordsee** mit seinem Wattenmeer durch eine Vielzahl von Faktoren massiv bedroht. Dazu zählen neben den zu hohen Müll-, Nähr- und Schadstoffeinträgen über Luft- und Wasserwege auch die Überfischung sowie die zunehmende Industrialisierung, die Lärmbelastung, die Erwärmung und Versauerung des Meerwassers, der Anstieg des Meeresspiegels, der extreme Artenschwund – und -wechsel wie auch die Auswirkungen von Schiffsverkehren und -havarien.

Das Problem ist, das eine einzige folgenschwere Havarie ausreicht - ohne unabsehbaren Glücksfall wie bei den letzten Schiffsunfällen vor unserer Küste - das Weltnaturerbe Wattenmeer als **Lebensraum** für Menschen und Tiere zu zerstören.

Prävention sollte hier das Maß vorgeben und nicht kurzfristige Wirtschaftsziele.

Für die großen Schiffe gibt es an der deutschen Küste Alternativen, für die Natur nicht.

Fragestellung:

*Ist die deutsche Küste für den **Fall einer Großschiff-Havarie** gerüstet?*

SDN-Position:

- **nein**,

- da die vorhandenen und auch die möglichen **Techniken** keine Sicherheit bieten können
- z.B. **Notschlepper** müssen erst anreisen und dann noch eine Verbindung zum Havaristen herstellen
- zudem müssen auch die vorhandenen Techniken zur Havarie-Folge-Bekämpfung erst **anreisen**
- und nutzen nur sehr **eingeschränkt** bei zu großen (treibenden) Schadstoffmengen wie dem Bunkergehalt eines Großschiffes
- und sind überwiegend nur bei geringen Wellenhöhen **einsatzfähig**
- zudem bergen zu große Schiffe deutlich schwierigere **Risiken** bei der Bergung, denn sie können wegen der mitgeführten Ladung und mehrerer tausend Tonnen Treibstoffvorräte große Umweltschäden hervorrufen

Fragestellung:

*Sind die notwendigen **Rahmenbedingungen** für das deutsche Seeverkehrsgebiet und der Häfen zur sicheren Aufnahme von Großcontainerschiffen gegeben*

SDN-Position:

- nur in **Wilhelmshaven** wg. der gesichert großen Wassertiefe und Wendemöglichkeit

Fragestellung:

und sind ausreichende **Vorkehrungen für die Abarbeitung** von möglichen Havarien getroffen?

SDN-Position:

- **nein,**

- da es **menschlicher Technik** nicht möglich ist, alle Einzelteile am Meeresgrund oder der Wassersäule zu finden; geschweige denn zu bergen
- da es **menschlicher Technik** nicht möglich ist, alle Giftstoffe aus dem Meer zu bergen
- da **Dienste** wie das Havariekommando nicht optimal ausgestattet sind
- da die staatlichen Notfallschlepper nicht immer **Ersatz** bekommen bei Werftaufenthalten

Fragestellung:

Sind ausreichend geeignete **Schlepper und Schwimmkrankapazitäten** zur Bergung eines gestrandeten Schiffes vorhanden?

SDN-Position:

- dem Notschleppkonzept des Bundes zufolge muss innerhalb von **zwei Stunden** ein Notschlepper bei einem Havaristen eintreffen
- Es sind geeignete **Schlepperkapazitäten** – überwiegend von privat - vorhanden aber nicht genügend sicher verfügbar
- es fehlen **Notschlepper** für die Offshore-Windparks, Nordfriesland (nordwestlich von Sylt) und vor allem die engen Unterelbe und -weserfahrrinnen
- nicht alle als Notschlepper eingesetzte Schiffe sind **allwetter-tauglich**
- potentiell sind **Krankapazitäten** verfügbar; aber wohl nur, solange die Windparks gebaut werden
- schon jetzt (2020) gibt es wieder die Notwendigkeit, die **Charter** der von Privat stammenden Notschlepper zu erneuern
- das Bundesverkehrsministerium, die Schifffahrtsverwaltung und das Havariekommando beziehen u.a. dazu eine **intransparente** Position

Fragestellung:

Können **präventive Maßnahmen**, wie z.B. die Verlegung von Verkehrstrennungsgebieten einen Beitrag zur Erhöhung der Sicherheit an den Küsten leisten?

SDN-Position:

- Verkehrstrennungsgebiete leisten sicherlich einen Beitrag zur **Risiko-Minderung**
- die wirklichen Probleme treten allerdings bei **Störfällen** auf, wie längerfristigem Ruder- oder Motorschaden/-funktionsstörungen
- großes Problem ist die Nähe von Offshore-**Windparks**
- **Verpflichtende** Nutzung von **Verkehrstrennungsgebieten** mit größerer Wassertiefe für Groß-Schiffe wie die Mega-Containerfrachter

Fragestellung:

Wie könnten „**smarte**“ **Container** für mehr Sicherheit sorgen?

SDN-Position:

Nur, wenn sie

- selber stabil genug gebaut sind (**Sicherheitscontainer**)
- an Deck nicht zu hoch **gestapelt** werden

- stabil genug **gesichert** sind
- die oberen **Containerlagen** müssen auch mit Kreuzverspannungen gesichert werden
- korrekte **Deklaration**
- ausschließlich von qualifizierten **Hafenarbeitern** verladen werden
- möglichst nach höchsten **Sicherheits-Kriterien** gepackt und positioniert werden
- Sicherstellung einer **korrekten Beladung** der einzelnen Container
- das **Schiff** möglichst umsichtig wetter-wind-wellen gemäß geführt wird
- die verpflichtenden **Ortungsgeräte** aller Container auch an der Oberfläche empfangbar sind
- Zustand von Ladung und Ladungssicherung (Twistlocks) **sensorisch überwachen**
- die **Ladung** der einzelnen Container den Havarie-Kräften sicher bekannt ist
- die Container-Sicherungen **nicht vorzeitig entfernt** werden, sondern erst nach dem Festmachen
- **Reduzieren** der Vielfalt gefährlicher Stoffe wie auch eine
- **Umorganisation** der Teileproduktion mit dem Ziel einer weltweiten **Transportverringerung**
- Umwelt- und besatzungsgerechte Standards und schärfere **Kontrollen** des Frachtverkehrs

mögliche Lösungsansätze erarbeitet, die vertieft werden könnten.

SDN-Position:

- gemeinsame **Küstenwache**
- **Lotseneinsatz** zu Beginn einer Gefahrenlage
- Ausbau der Zusammenarbeit mit **Nachbarländern**
- gebildete mehrsprachige **Handlungs-Anweisungen** zur Vorbereitung eines Notschlepp-einsatzes als Havarist
- **Qualifikation** der internationalen Schiffsbesatzungen erhöhen, da die meisten Unfälle auf menschlichem Versagen beruhen
- insbesondere auch für den **Gefahrguttransport**
- **Stete Qualifizierung** von Stauern, Crew und Inspektoren
- Verringern des **Fahrplandrucks** für die Schiffe und ihre Kapitäne
- **Arbeitsschutz** an Bord von Seeschiffen
- leistungsfähige **Organisation an Land**, die eingreift, wenn Mensch versagt
- keine Zulassung von **Substandardschiffen** zu deutschen Häfen
- konsequente **Überwachung** des Seeverkehrs
- Verstärkte **Kontrollen** auf den Schiffen durch die entsprechenden Behörden
- Umwelt- und besatzungsgerechte **Standards** und schärfere **Kontrollen** des Frachtverkehrs
- Einsatz von **Sicherheitscontainern**, die hinsichtlich Stabilität und Ortung eine einfache Bergung ermöglichen und nicht aufgrund großer Fallhöhen zerbersten
- Durch **Routenplanung** Schlechtwettergebiete meiden
- Eine stärkere Einbeziehung der **Umweltausbildung** an den Seefahrtsschulen
- Einführen einer **Gefährdungshaftung**
- Gesetzliche Regelung einer **Bergungspflicht**