

Vorgehen und Verfahren der zuständigen Behörden bei Schiffsunfällen in der See- und Binnenschifffahrt

Sehr geehrte Frau Hacksteiner,
sehr geehrte Damen und Herren,

ich danke Ihnen für die Einladung zum heutigen Workshop des IVR, der ich gerne gefolgt bin, und freue mich auf eine lebhafte Diskussion zum Thema „Abwicklung von Schiffshavarien“.

Wir haben in Deutschland unterschiedliche Vorgehensweisen bei der Behandlung von Havarien in der See- und Binnenschifffahrt. Dies ist der Entwicklung der letzten Jahre geschuldet.

Seeschifffahrt

Das Unfallmanagement auf See liegt in den Händen des HAVARIEKOMMANDOS. Das Havariekommando ist **die** Einsatzorganisation in Deutschland für die Bewältigung maritimer Katastrophen. Es ist eine gemeinsame Einrichtung des Bundes und der fünf Küstenländer und hat am 1. Januar 2003 seinen Dienst in Cuxhaven aufgenommen. Es bündelt die Verantwortung für die Planung, Vorbereitung, Übung und Durchführung aller Maßnahmen des maritimen Unfallmanagements in Nord- und Ostsee. Die rechtliche Grundlage dafür bildet die Havariekommandovereinbarung zwischen dem Bund und den fünf norddeutschen Bundesländern.

Inzwischen blicken wir auf mehr als acht Jahre Havariekommando-Geschichte zurück. Und – meine Damen und Herren – ich kann ich Ihnen versichern: Die Geschichte des Havariekommandos ist eine Erfolgstory. 36 „komplexe Schadenslagen“ (das sind im wesentlichen schwere Schiffsunfälle) wurden von den nur wenig mehr als dreißig Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des Havariekommandos erfolgreich bewältigt. In Ihrer Erinnerung ist möglicherweise der Brand der Ostseefähre „Lisco Gloria“ im Herbst vergangenen Jahres. Das war ein typischer Havariekommando-Einsatz.

Solche Einsatzsituationen erfordern eine intensive Vorbereitung, die nur mit einem

Höchstmaß an konzeptionellen und fachlichen Kompetenzen und Fähigkeiten gelingen kann.

Wie ist Havariekommando für solche Aufgaben aufgestellt? Hier muss man unterscheiden zwischen Alltags- und Einsatzorganisation.

Im Alltag bildet das Havariekommando mit seinen vier Fachbereichen und einer Stabstelle ein Kompetenzzentrum „Maritime Notfallvorsorge“. Nautiker, Ingenieure, Feuerwehrleute, Rettungsspezialisten, Biologen und Journalisten entwickeln und verbessern die notwendigen Konzepte und Strategien

- für die Schadstoffunfallbekämpfung auf See sowie an Ufern und Stränden,
- die Bergung zur Gefahrenabwehr,
- die Verletztenversorgung und Brandbekämpfung
- und für die Öffentlichkeitsarbeit.

Das Maritime Lagezentrum (MLZ) nimmt dabei eine zentrale Stellung innerhalb des Havariekommandos ein.

Mit der Einrichtung des MLZ wurden die Meldestrukturen bei Unfällen auf See und an der Küste gebündelt und damit das Informationsmanagement beschleunigt. Es arbeitet im 24 Stunden Dienstbetrieb und ist als „National Point of Contact“ nationaler und internationaler Ansprechpartner für die Schifffahrt im deutschen Hoheitsgebiet. Hier wird täglich ein Maritimes Lagebild erstellt, das insbesondere die Standorte der Fahrzeuge aller auf See tätigen Behörden des Bundes und der Länder und ihre Einsatzfähigkeit darstellt. Es wird laufend aktualisiert und täglich an inzwischen rund einhundertfünfzig Einrichtungen und Behörden versandt. Darüber hinaus befinden sich in den Datenbanken des Maritimen Lagezentrums, ständig abrufbar für den Einsatzfall, die zur Verfügung stehenden personellen und technischen Bekämpfungsressourcen.

Die Konzepte und Strategien des Havariekommandos werden in rund 160 Übungen pro Jahr trainiert und überprüft. Dabei arbeitet das Havariekommando zusammen mit 17 verschiedenen Ministerien und deren nachgeordneten Behörden und Organisationen. Das umfassende Netzwerk besteht aus z.B. Wasser- und Schifffahrtsverwaltung, Wasserschutzpolizeien, Bundespolizei See, Zoll, Fischereischutz, Technisches Hilfswerk, Feuerwehren der Küstenstädte. Dazu kommen Naturschutzorganisationen,

Helikopterunternehmen, Schleppreedereien, Lotsen und einige mehr. Ein wichtiger Schwerpunkt ist dabei das Zusammenwirken mit den Nachbarstaaten.

Diese intensive Zusammenarbeit ist notwendig, damit im Fall einer „Komplexen Schadenslage“ jedem – vom Ministerium bis zum THW-Helfer – die Einsatzstruktur des Havariekommandos bekannt und vertraut ist. Auf diese Weise wird der erreichte, hohe Standard nicht nur gehalten, sondern er wird ständig weiter verbessert.

Zur Bewältigung einer „Komplexen Schadenslage“/ eines schweren Schiffsunfalls geht das Havariekommando in eine Stabsorganisation über: Der Havariestab besteht aus den Bereichen Lage, Einsatz, Administration und Öffentlichkeitsarbeit. Er wird vom Leiter Stab geführt. Er hat im Einsatzfall die Gesamteinsatzleitung, das Durchgriffsrecht auf die Kräfte und Mittel der Partner und das Letztentscheidungsrecht. Er ist weitgehend fachlich unabhängig. Ihm steht mit der Stabsorganisation und der Auftragstaktik ein Führungsinstrument zur Verfügung, das sich seit langem in anderen Bereichen der polizeilichen und nichtpolizeilichen Gefahrenabwehr bewährt hat und eine hohe Flexibilität bei der Einsatzbewältigung gewährleistet.

Mit dieser Kompetenzübertragung auf den Leiter des Havariekommandos übertrifft Deutschland deutlich die Forderungen der EU. Eine vergleichbare Position gibt es weltweit nur noch ein einziges Mal, und zwar in der Person des britischen SOSRep. (Secretary of States Representative for Maritime Salvage and Intervention) in England.

In den vergangenen Jahren ist die Arbeit des Havariekommandos sowohl national als auch international mit großem Interesse verfolgt worden. Zahlreiche Experten aus mehr als zwanzig Nationen haben sich in Cuxhaven bereits über die deutsche Strategie der Maritimen Notfallvorsorge informiert.

Besonders für föderal strukturierte Staaten ist die stringente Handhabung des maritimen Unfallmanagements, wie es in Deutschland mit der Einrichtung des Havariekommandos praktiziert wird, von besonderem Interesse und wird nicht selten als vorbildhaft bewertet und zum Teil übernommen.

Meine Damen und Herren, lassen Sie mich zusammenfassen: Mit der Einrichtung des Havariekommandos ist es uns gelungen, die Maritime Notfallvorsorge, für die in Deutschland sowohl der Bund als auch die Küstenländer zuständig sind, unter eine einheitliche Führung zu stellen. Das Havariekommando ist zum Erfolgsmodell für die Bewältigung von Maritimen Großschadenslagen geworden. Das hat die Arbeit der Cuxhavener Krisenmanager während der vergangenen acht Jahren eindrucksvoll bewiesen.

Binnenschifffahrt

Im Bereich der Binnenschifffahrt besteht eine dem Havariekommando vergleichbare Institution nicht. Hier wurde bisher auch keine Notwendigkeit für eine zentral gesteuerte Unfallabwicklung gesehen.

Größere Havarien sind in der Binnenschifffahrt glücklicherweise sehr selten. Neben dem Unfall des TMS „Waldhof“ Anfang des Jahres lag die letzte größere Havarie mit dem Containerverlust bei dem GMS „Excelsior“ bereits einige Jahre zurück. Gerade die Havarie des TMS „Waldhof“ hat aber gezeigt, dass auch in der Binnenschifffahrt eine Überprüfung der Instrumentarien angezeigt ist.

Lassen Sie mich zunächst jedoch nochmals kurz den Verlauf der Havarie des TMS „Waldhof“ skizzieren:

Am 13.01.2011 ist das mit rund 2.400 Tonnen Schwefelsäure beladene TMS „Waldhof“ auf seiner Fahrt zu Tal vor der Loreley gekentert. Zwei der vier Besatzungsmitglieder konnten gerettet, eines nur noch tot geborgen werden. Das vierte Besatzungsmitglied ist weiterhin vermisst.

Die Bergung des Havaristen gestaltete sich von Anfang an schwierig, weil sich in allen Tanks die Ladung mit Wasser vermischt hatte, so dass Wasserstoff entstand, der vor einem Umpumpen der Ladung in Leichter zunächst beseitigt werden musste. Auch die wechselnden Reaktionen des Ladungsgutes je nach Anteil der Durchmischung mit Wasser stellte das Bergungsteam nahezu täglich vor neue Situationen. Letzten Endes ist das Ladungsgut größtenteils über Ventile und kontrolliertes Einlei-

ten in den Rhein gelangt, was jedoch keine nachhaltigen Auswirkungen auf die Wasserqualität oder die Umwelt hatte.

Infolge der Havarie musste die Schifffahrt zunächst vollständig gesperrt werden. Während die Bergfahrt bereits nach wenigen Tagen wieder zugelassen werden konnte, blieb die Talfahrt wegen der auf Grund der örtlichen Gegebenheiten und der Strömungsverhältnisse bestehenden Gefahr einer Kollision mit dem Havaristen den ganzen Januar über gesperrt.

Die Bergung konnte nach 32 Tagen abgeschlossen werden.

Während der Bergungsarbeiten waren Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Wasser- und Schifffahrtsamtes Bingen, der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest und darüber hinaus auch Einsatzkräfte der Wasser- und Schifffahrtsämter Koblenz und Mannheim rund um die Uhr im Einsatz. Das Bereisungsschiff „Mainz“ diente dabei als Havarielagezentrum.

Die Öffentlichkeitsarbeit war, bedingt durch die Größe des Ereignisses, anspruchsvoll. Es ergingen regelmäßige Pressemitteilungen, so dass die Öffentlichkeit jederzeit über die Lage und die beabsichtigten Schritte der Einsatzkräfte informiert war.

Die Zusammenarbeit mit den ebenfalls beteiligten Bundes- und Landesbehörden hat auf allen Ebenen sehr gut funktioniert. Gleiches gilt auch hinsichtlich der beteiligten Kräfte der niederländischen Rijkswaterstaat, der Seehafen-Polizei Rotterdam, des Korps Landelijke Diensten, Abteilung Wasserpolizei, und der Königlich-Niederländischen Schuettevaer. Sie haben die Arbeiten des Krisenstabes unterstützt und die von der Sperrung der Talfahrt besonders betroffenen niederländischen Binnenschiffer regelmäßig über die notwendigen Maßnahmen und den Fortschritt der Arbeiten am Havaristen informiert. Letzteres hat wesentlich dazu beigetragen, dass für die getroffenen Maßnahmen trotz der damit verbundenen Einschränkungen großes Verständnis gezeigt wurde.

Der Unfall des TMS „Waldhof“ wird in entsprechender Anwendung des Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetzes von der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung un-

abhängig untersucht. Ziel der Untersuchung ist die Ermittlung der Umstände des Unfalls und der Unfallursachen und das Aufstellen von Sicherheitsempfehlungen. Fragen des Verschuldens oder der Haftung sowie der unmittelbaren oder mittelbaren Havariefolgen werden nicht betrachtet.

Am Havaristen selbst wurde eine Beweissicherung durchgeführt und durch umfangreiches Fotomaterial dokumentiert. Ergänzend zu der Untersuchung vor Ort hat die BAW die Radaraufzeichnungen der Revierzentrale Oberwesel von der Höhe Oberwesel bis zum Havarieort ausgewertet und Simulationen über die Fahrt des TMS „Waldhof“ durchgeführt.

Auf dieser Grundlage liegen erste vorläufige Ergebnisse der Untersuchung bereits vor. Ich bitte jedoch um Ihr Verständnis, dass ich dem offiziellen Abschluss der Untersuchung nicht vorgreifen und mich zum jetzigen Zeitpunkt zu Einzelheiten nicht äußern möchte.

Im weiteren Verlauf der Untersuchung werden noch vertiefte Berechnungen der Stabilität und nautische Fahrsimulationen durchgeführt sowie die auslösenden Momente für das Kentern und das abschließende Aufrichten des Havaristen näher hinterfragt. Darüber hinaus werden die Gutachten und Ergebnisse der Untersuchung des Eigners (Reederei Lehnkering) und die Ermittlungsergebnisse der Staatsanwaltschaft Koblenz eingesehen und gewertet. Die Untersuchung soll bis Ende 2011 abgeschlossen sein.

Den Einsatzkräften des WSA Bingen stand als Hilfsmittel zur Bewältigung der Havarie das sog. „Havariehandbuch“ zur Verfügung. Kernstück dieses Handbuchs ist eine Zusammenstellung der Kontaktdaten aller wichtigen Behörden und Institutionen, zum Beispiel die von Bergungsunternehmen, Feuerwehren oder Katastrophenschutzbehörden, mit denen die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung im Falle einer Havarie zusammenarbeiten muss. Dieser Teil des Handbuchs wird von jedem Wasser- und Schifffahrtsamt eigenständig gepflegt und aktuell gehalten. Darüber hinaus enthält das Handbuch eine Zusammenstellung von (Muster-)Formularen, auf die die Einsatzkräfte schnell zurückgreifen können.

Das Handbuch hat sich in der Praxis bewährt und wird von der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung für unverzichtbar gehalten. Allerdings hat es sich gezeigt, dass ein solches Handbuch alleine nicht genügt, um eine Havarie in der Größenordnung derjenigen des TMS „Waldhof“ zu bewältigen.

Bereits vor der Havarie des TMS „Waldhof“ haben die beiden für den Rhein zuständigen Wasser- und Schifffahrtsdirektionen hinsichtlich der Abwicklung von Havarien eine Defizitanalyse erstellt. Diese spricht nautisch-technische, rechtliche und administrativ-organisatorische Aspekte an.

Ich möchte zwei der angesprochenen Punkte herausgreifen, weil sie sich auch im Fall des TMS „Waldhof“ als wesentlich herausgestellt haben:

Die Sicherung des Havaristen ist bei einem Schiffsunfall vordringliche Aufgabe. Diese konnte bei der TMS „Waldhof“ anfangs nur unter großen Anstrengungen bewerkstelligt werden. Der Havarist wurde zunächst von Schleppern in Position gehalten. Hinzu kam eine Befestigung am Loreleydamm. Auf Grund der verwendeten Drähte konnte nicht hundertprozentig ausgeschlossen werden, dass sich das TMS „Waldhof“ losreißt und weiter den Rhein hinab treibt.

Verbessert wurde die Situation durch den Einsatz eines Sicherungs- und eines Stelzenpontons privater Firmen. Letztendlich konnte erst durch den Einsatz der Schwimmkräne Atlas und Amsterdam des beauftragten Bergungsunternehmens das TMS „Waldhof“ in einer stabilen Lage gesichert werden.

Um Havaristen vergleichbarer Größenordnung hinreichend sichern zu können, ist daher der Einsatz von stabilen Schwimmpontons mit Pfählen angeraten, die neben den Havaristen gelegt werden können. Diese sollten ballastierbar und mit schweren Bergewinden ausgestattet sein. Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung verfügt aber nicht über solche Pontons und die Bergungsunternehmen nur in begrenztem Maße. Zudem müsste sichergestellt sein, dass diese Pontons bundesweit an mehreren Stellen vorgehalten werden, um im Havariefall so schnell wie möglich an den Havarieort verbracht werden zu können.

Zum einen könnten solche Pontons von der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung selbst vorgehalten und eingesetzt werden. Es ist aber auch denkbar, dass die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung Pontons beschafft und private Firmen im Einsatzfall darauf zurückgreifen. Des Weiteren wäre es möglich, die Beschaffung, das Vorhalten und den Einsatz mit privaten Firmen vertraglich zu regeln. Dies alles muss konzeptionell noch hinterfragt und auch auf seine Finanzierbarkeit hin geprüft werden.

Ein weiterer wesentlicher Punkt ist der Einsatz von Sachverständigen, insbesondere bei Havarien mit Gefahrgütern. Diese Sachverständigen müssen neben schiffbaulichen Kenntnissen auch solche über das ADN und allgemein über Gefahrgut besitzen; auch dies hat die Havarie des TMS „Waldhof“ eindringlich aufgezeigt.

Tatsache ist aber, dass kaum noch freie Sachverständige, insbesondere mit einer solchen Qualifikationsbreite, verfügbar sind. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung stellt derzeit Überlegungen an, inwieweit die Klassifikationsgesellschaften hier einbezogen werden können. Daneben wäre auch eine Ausweitung der Tätigkeiten der Zentralstelle Schiffsuntersuchungskommission/Schiffseichamt denkbar. Auch dies muss jedoch vor dem Hintergrund einer Finanzierbarkeit zunächst noch konzeptionell aufbereitet werden.

Eine eigens eingerichtete Steuerungsgruppe ist zur Zeit damit befasst, die Defizitanalyse auszuwerten. Ergebnis wird ein Havariemanagementkonzept für die Bundeswasserstraße Rhein sein. In einem weiteren Schritt wird dann eine Übertragung des Konzeptes auf die übrigen Binnenschifffahrtsstraßen erfolgen, wobei die jeweiligen Besonderheiten der Wasserstraßen zu berücksichtigen sind.

Meine sehr geehrten Damen und Herren,

es bleibt abschließend festzuhalten, dass die Abwicklung von Havarien im Bereich der Seeschifffahrt organisatorisch gut aufgestellt ist. Im Bereich der Binnenschifffahrt besteht hier noch ein gewisser Nachholbedarf. Ich kann Ihnen aber versichern, dass

das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zusammen mit der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung hier auf einem guten Weg ist.

Ich bedanke mich für Ihre Aufmerksamkeit.