

51 Container stürzten in den Rhein

(Dipl.-Ing. Klaus Ridder, Königswinter) Am 7. April 1982 kenterte gegen 13 Uhr beim Rheinstrom-Kilometer 636 das in drei Lagen und in drei Breiten mit Containern beladene Motorschiff „Hornberg“ auf der Talfahrt. 51 Container stürzten in den Rhein. Dabei wurde das Beiboot von einem vorbei treibenden Container mitgerissen und die Besatzung und deren Angehörige mussten sich schwimmend retten. Bei der starken Krängung des Schiffes löste sich ein Ölofen, kippte um und setzte das gesamte Steuerhaus in Brand.

Bergen der Container: Das Bergen der Container war äußerst schwierig. Obgleich die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung und die Wasserschutzpolizei bereits um 14 Uhr die Schutz- und Räumungsmaßnahmen eingeleitet hatten, dauerte es Tage, bis das Fahrwasser wieder frei wurde. Denn die Container trieben zwischen Königswinter und Oberwinter durch den Fluss, der sich mit knapp sieben



Die Bergung der Container dauerte mehrere Tage. Vor allem deshalb wurde das Unglück von der Presse mit viel Aufmerksamkeit bedacht.

Stundenkilometern Geschwindigkeit durch die Landschaft wälzt. Auch 48 Stunden nach dem Unglück waren noch nicht einmal alle Container geortet. Und bevor die nicht „dingfest“ gemacht werden konnten, durfte die Unfallstelle niemand passieren – die Behälter hätten schnell ein weiteres Schiff leckgeschlagen können.

Das Bundesverkehrsministerium stellte noch am Tag des Unglücks vier Vermessungsschiffe zur Verfügung. Doch auch die Flächenpeilung verhalf nicht zum gewünschten Erfolg. Kaum war ein Container geortet, war er Sekunden später schon wieder an einer anderen Stelle. Die Freigabe der Schifffahrtsstraße dauerte mehrere Tage. Es gab einen riesigen Schiffsstau, wohl 350 Schiffe warteten kreuz und quer über den Rhein.

Auf jeden Fall bedeutete die mehrtägige Sperrung Millionen Verluste. Zahlreiche Schiffe hatten Güter geladen, die nach Übersee transportiert werden mussten – und nun in Europa blieben. Der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt ging davon aus, dass der Einnahmeverlust mindestens bei einer halben Million Mark pro Tag lag.

Unfallursachen: Die Ursache war fehlende Erfahrung bei der Containerbeförderung auf Binnenschiffen. Die Container wurden zu hoch gestapelt, darunter litt die Schiffsstabilität. Der Bundesminister für Verkehr schrieb am 14. April 1982 u.a.:

„Die Gefährdung der Stabilität ist bei bestimmten Schiffen in folgenden Fällen möglich:

1. wenn Container in mehr als zwei Lagen übereinander gestaut werden;
2. wenn sich im Laderaum (z.B. Bilgen unter der Strau) oder an anderen Stellen im Schiff größere freie Flüssigkeitsoberflächen bilden können oder gebildet haben;
3. wenn enge Fahrwasserkrümmungen mit großer Geschwindigkeit und plötzlichem starken Ruderlegen durchfahren werden oder wenn mit zu großer Geschwindigkeit aufgedreht wird;
4. wenn übereinander gestaute Container nicht ausreichend gegen Verschieben im Laderaum und gegeneinander gesichert sind;
5. wenn schwere Container in der obersten Lage über leichtere Container gestaut werden;
6. wenn starker Seitenwind herrscht.“

Die Wasserschutzpolizei wurde gebeten, auf diese sechs Kriterien schärfer zu achten.

Inhalt der Container: Man sprach anfangs davon, dass die Container Gefahrgüter enthielten – aber niemand wusste es so richtig. Also wurde die Frage erörtert, dass irgend jemand doch über den Inhalt von Gefahrgutschiffen unterrichtet werden sollte. Aber die Diskussion über ein Informationssystem auf dem Rhein war ja schon im Gange – Lkw und Eisenbahnkesselwagen wurden bereits mit orangefarbenen Warntafeln mit Gefahr-Nummer und Kennzeichnungsnummer ausgestattet. Doch die Diskussionen, die letztlich zur Einrichtung eines Informationssystems entlang der Rheinschiene von Basel bis Rotterdam führten, dauerten Jahre. Heute muss jedes Schiff, das gefährliche Güter befördert, die jeweilige Schiffsbewegung an zentrale Meldestellen geben.

Stabilitätsprobleme: Offensichtlich hatte man vor dem Unfall schon erkannt, dass das hohe Laden von Containern auf Binnenschiffen (bis zu vier Lagen) zu Stabilitätsproblemen führen könnte. Nach dem Unfall wurden Arbeiten dazu aktiviert und jetzt enthält die Rheinschiffsuntersuchungsordnung detaillierte Hinweise auf die Kippstabilität, so dass Unfälle dieser Art wohl nicht mehr passieren dürften!

Anmerkung der Redaktion: Unsere Reihe „GeBe-Unfallmerkblatt“ erinnert an Ereignisse, die die Gefahrgut-Gesetzgebung beeinflussen haben und zeigt, welche Konsequenzen sie hatten. Der Autor Klaus Ridder war seit 1973 im Gefahrgutreferat des Bundesverkehrsministeriums tätig und hat die Entwicklung in den letzten 30 Jahren aktiv begleitet und sein Wissen mit zahlreichen Veröffentlichungen weitergegeben.



Vom 7. bis 13. April '82 gab es erhebliche Behinderungen auf dem Rhein.