



Informationen zusammentragen, Lage beurteilen, Maßnahmen anordnen und die Öffentlichkeit informieren: das Havariekommando

Fotos: Havariekommando und Klaus Ridder (4)

Alles hört auf unser Kommando

SEEVERKEHR – Seit mehr als zehn Jahren ist das Havariekommando in Cuxhaven aktiv. Von dort aus bietet es Hilfe für Schiffsunfälle auf hoher See und im Nord-Ostsee-Kanal (NOK) – auch bei Gefahrgutunfällen.

VON KLAUS RIDDER

Mehrere Wochen dauerte die Rettung und Bergung des u. a. mit Gefahrgut beladenen Containerschiffs *MSC Flaminia*. Das Schiff mit einer Kapazität von rund 6.700 TEU war am 14. Juli 2012 im Atlantik in Brand geraten. Am 9. September 2012 wurde es in den JadeWeserPort in Wilhelmshaven geschleppt und dort gelöscht und entladen. Verantwortlich für die Rettung war das Havariekommando (HK) in Cuxhaven unter Leitung von Hans-Werner Monsees.

Ausgangslage im Seeverkehr und auf dem NOK

Im Norden Deutschlands kommt es sowohl auf der Ostsee als auch auf der Nordsee sowie im Nord-Ostsee-Kanal immer mal wieder zu „Unfällen auf See“. Am 18. Juli 1989 bekam das Frachtschiff *Oostzee*, das Fässer mit UN 2023 Epichlorhydrin geladen hatte, aufgrund mangelhafter Ladungssicherung auf der Fahrt von Rotterdam nach St. Petersburg

Probleme. Die Fässer mit dem giftigen Inhalt waren in der Elbmündung undicht geworden. Sie wurden von dem vor Brunsbüttel auf Reede liegenden Schiff nach Stade gebracht. Am 29. Oktober 1998 strandete der mit Holz beladene Frachter *Pallas* bei Amrum, Öl wurde freigesetzt. Insbesondere in der Nordsee sind Stürme gefürchtet, die dazu führen können, dass Container – auch mit gefährlichen Gütern – über Bord gehen.

Sinn und Zweck

In der Vergangenheit gab es immer wieder Schwierigkeiten, solche Unfälle koordiniert zu bekämpfen, weil Zuständigkeiten und Kompetenzen der einzelnen Unfallhilfsdienste nicht eindeutig oder nicht länderübergreifend geregelt waren. Die Länder, die bundeseigene Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV), private Hilfsorganisationen wie die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) und andere bemühten sich gemeinsam

darum, einen Schaden zu bekämpfen – oftmals war das Ergebnis „verbesserungsbedürftig“.

Das war der Grund, das HK zu gründen. Es ist Teil der WSV des Bundes. Nach langen Verhandlungen wurde die neue Dienststelle 2003 in Betrieb genommen. Das HK hat bis heute rund 50 Seeschiffsunfälle erfolgreich bekämpft – auch im Ausland (z. B. im Libanon oder in Frankreich), wenn Hilfe angefordert wurde.

Die fast 40 Mitarbeiter des HK sind fachlich kompetent und verstehen „ihr Geschäft“, u. a. Nautiker, Polizeibeamte, Chemiker, Ingenieure, Feuerwehrexperthen, Umwelttechniker, Biologen, Dolmetscher und Journalisten. Es sind sowohl Bedienstete des Bundes als auch der Länder.

Aufgaben und Befugnisse

Beim HK ist die Verantwortung gebündelt, um alle Maßnahmen des maritimen Notfallmanagements zu planen, zu üben und abzuwickeln. Aus der „Veröffentlichung der Bund/Küstenländer-Vereinbarung über die Errichtung eines Havariekommandos (HKV)“ – bekannt gemacht im Verkehrsblatt (VkB1.) 2003, S. 31 – sowie aus Vereinbarungen mit den Nachbarländern wie den Niederlanden, Dänemark, Schweden und Polen ergeben sich die örtlichen Zuständigkeiten: Im Wesentlichen sind das die deutsche Nord- und Ostseeküste sowie bestimmte Zonen vor den Küsten der Niederlande und Dänemarks.

Das HK wird bei komplexen Schadenslagen oder Ersuchen tätig. Zusätzlich gibt es ein Selbst-eintrittsrecht (siehe **Kasten 1**).

Es ist nicht sinnvoll, eine Organisation ohne Kompetenzen zu gründen. Es waren lange Verhandlungen erforderlich, um die Kompetenzen, die größtenteils bei den betroffenen Bundesländern Mecklenburg-Vorpommern, Schleswig-Holstein, Niedersachsen, Hamburg und Bremen lagen, im HK zu bündeln (siehe **Kasten 2**). Das ist gelungen. So kann das HK anweisen, ein havariertes Schiff in einen deutschen Hafen zu schleppen. Beim Un-



Klaus Ridder ist Autor von Gefahrgut-fachliteratur.

glück des Chemietankers *Erika* 1999 vor der bretonischen Küste war das ein Problem, weil die Häfen sich weigerten, das havarierte Schiff aufzunehmen.



Das HK kann unterschiedliche Ausrüstung nutzen (von oben nach unten):

- (1) Deutsche Gewässer werden ständig mit einem Flugzeug überwacht, das mit speziellen Sensoren ausgerüstet ist, um Verschmutzungen zu erkennen.
- (2) In der Nord- und Ostsee sind vier Gewässerschutzschiffe rund um die Uhr im Einsatz.
- (3) Fahrzeug für die Ölbekämpfung auf dem Wasser
- (4) Das HK arbeitet auch mit der DGzRS zusammen; es finden gemeinsame Manöver statt.
- (5) Ölbekämpfung am Strand mit sog. Haggglunds
- (6) Um Brände zu bekämpfen und für Gefahrguteinsätze stehen besondere Ausrüstung und besonders geschulte Einsatzkräfte zur Verfügung.

Das HK gibt die Anweisung für den Einsatz. Die Verantwortung für die einzelnen Handlungen am Unfallort liegt allerdings bei dem jeweiligen Unfallhilfsdienst.

Ausrüstung

Sowohl die Bundesländer als auch die WSV des Bundes halten eine umfangreiche Ausrüstung vor. Gleiches gilt aber auch für private Hilfsorganisationen (z. B. DGzRS). Diese umfasst u. a.

- ◆ acht Hochseeschlepper in der Nord- und Ostsee (deutsches Notschleppkonzept)
- ◆ vier Gewässerschutzschiffe im 24-Stunden-Betrieb
- ◆ Depots für Ölwehrgerät
- ◆ Flugzeug mit Sensoren, um Öl zu erkennen
- ◆ vier Ölbekämpfungsfahrzeuge für den küstennahen Bereich
- ◆ Bekämpfungsgeräte für das Ufer und den strandnahen Bereich
- ◆ Notfallrucksäcke für Verletzten-Versorgungsteams
- ◆ Brandbekämpfungssysteme, auch für Gefahrgut.

Hinzu kommen spezielle Ausrüstungen eines Netzwerks auf Bundesebene, z. B.

- ◆ Hubschrauber der Bundespolizei, der Bundeswehr und privater Unternehmen
- ◆ Ausrüstung des Technischen Hilfswerks (THW)
- ◆ Ausrüstung des Transport-Unfall-Informationssystem (TUIS) des Verbands der Chemischen Industrie (VCI)
- ◆ Ausrüstung des Flottenkommandos der Marine.

Letztendlich ist es auch möglich, private „Schiffsretter“ in Anspruch zu nehmen.

Ablauf eines Schadensereignisses

Wenn nichts passiert, ist es die wichtigste Aufgabe des HK, sich auf ein eventuelles Ereignis vorzubereiten. Pro Jahr gibt es etwa 160 Übungen, vom Einsatz des Havariestabs bis zum Ausbringen einer Ölsperre in der Praxis. Das Kompetenzzentrum mit dem „Maritimen Lagezentrum“ an der Spitze ist untergliedert in

- ◆ Schadstoff- und Schiffsunfallbekämpfung See

Wann wird das HK tätig? (Kasten 1)

- ◆ Bei komplexen Schadenslagen: wenn eine Vielzahl von Menschenleben, Sachgüter von bedeutendem Wert, die Umwelt oder die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs gefährdet sind oder eine Störung bereits eingetreten ist und zur Beseitigung dieser Gefahrenlage die Mittel und Kräfte des täglichen Dienstes nicht ausreichen
- oder eine einheitliche Führung mehrerer Aufgabenträger erforderlich ist;
- ◆ das im Zuständigkeitsbereich betroffene Küstenland oder das zuständige WSA ersuchen darum;
- ◆ **Selbsteintrittsrecht:** Im Falle einer unmittelbar bevorstehenden komplexen Schadenslage kann der Leiter des HK die Einsatzleitung unter Einberufung des Havariestabs übernehmen.

- ◆ Schadstoffunfallbekämpfung Küste
- ◆ Verletztenversorgung und Brandbekämpfung
- ◆ Presse-/Öffentlichkeitsarbeit.

Für jeden Bereich stehen Experten zur Verfügung. Hinzu kommen externe Spezialisten wie

- ◆ ein ständig zur Verfügung stehender ärztlicher Fachberater
- ◆ eine Umweltexpertengruppe
- ◆ die Wasser- und Schifffahrtsämter (WSA)
- ◆ Juristen der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS)
- ◆ eine Expertengruppe Verletztenversorgung.

Bei einer Alarmierung tritt der Havariestab innerhalb von 30 Minuten zusammen, meist geht es schneller. Der Raum im obersten Stock des Dienstgebäudes an der Alten Hafenstraße in Cuxhaven ist mit zahlreichen Bildschirmen ausgestattet. Jedes Mitglied des Havariestabs hat einen zugewiesenen markierten Platz. Der Havariestab ist in vier Stäbe unterteilt:

Rechtliche Grundlagen für das HK (Kasten 2)

- Bund/Küstenländer-Ver-einbarungen über die
- ◆ Bekämpfung von Meer-verschmutzungen (VkB. 1995, S. 382)
- ◆ Errichtung eines Ha-variekommandos (HKV) (VkB. 2003, S. 31)
- ◆ Zuweisung eines Not-liegeplatzes im Rahmen der Maritimen Notfallvor-sorge (VkB. 2005, S. 301, 452)
- ◆ Verletztenversorgung auf See (VkB. 2008, S. 371)
- Zusatzvereinbarun-gen, z. B. mit der/dem
- ◆ DGzRS
- ◆ Koordinierungsver-bund Küstenwache
- ◆ Bundesministerium der Verteidigung (BMVg).

- ◆ Lage
- ◆ Administration
- ◆ Einsatz
- ◆ Presse.

Presse als eigener Stab beschreibt deren Stellenwert; Chefin ist die Journalistin Dr. Ulrike Windhövel, die mit den Vertretern der Medien umzugehen weiß. Für sie sei es wichtig, diese vom Ereignis fernzuhalten, weil ansonsten die Schadensbekämpfung leiden könnte. Weil Einsätze oft mehrere Tage und sogar Wochen dauern, gibt es einen Vertreter: Michael Friedrich, ebenfalls gelernter Journalist:

Informationen über Zentrale Meldestelle

Wichtig bei der Schadensbekämpfung in Zusammenhang mit Gefahrgut ist das Wissen über die Ladung und die Position des Schiffs. Diese Informationen werden von der deutschen Zentralen Meldestelle für Gefahrgut- und Schiffsverkehre (ZMGS), ebenfalls in Cuxhaven, geliefert und u. a. auch auf einem Monitor dargestellt.



Das HK hat Zugriff auf die Daten der ZMGS und weiß somit u. a., wo Schiffe mit Gefahrgütern unterwegs sind und welche Gefahrgüter sich an Bord befinden.



Reeder und Agenten melden der ZMGS Daten über Schiff und Ladung. Die Schiffsdaten in deutschen Verkehrsgebieten stellt *Lloyds Register of Shipping* per Update alle drei Monate zur Verfügung.

Das Modul Gefahrgut hat weitere Schnittstellen zu

- ◆ den UN/LOCODEs (United Nations Code for Trade and Transport Locations) der internationalen Seehäfen mit Update-

- ◆ der Fischereischutz der Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung (BLE),
- ◆ die Leitstellen der Wasserschutzpolizeien der fünf Küstenländer,



Der Havariestab unter der Leitung von Hans-Werner Monsees (Mitte) tritt bei einer Alarmierung innerhalb von 30 Minuten zusammen.

Schnittstelle zur Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE)

- ◆ dem Rufbereitschafts- und Ersteinsatz-Informationssystem (RESY) der Freien und Hansestadt Hamburg
- ◆ der Datenbank der internationalen Vorschriften für die Anmeldung von Gefahrgut auf See
- ◆ den Übersichten über befördertes Gefahrgut an Bord sowie Containerlisten mit Ladungen und Stauplatz.

Weitere Module sind

- ◆ Datenaustausch über das EU-SafeSeaNet
- ◆ Schiffspositionen in deutschen Verkehrsgebieten
- ◆ Voranmeldungen für Schiffs-einläufe in deutschen Häfen.

- ◆ das HK und
- ◆ die Deutsche Marine.

Das GLZ-See, der operative Kern des MSZ, ist eine flexible und schlagkräftige Organisation für die Seeraumüberwachung, um die Gefahrenabwehr und das Unfallmanagement zu verbessern. Es ist als gemeinsame Einrichtung des Bundes und der



Bilder, Grafiken und andere Informationen werden außerhalb des Besprechungsraum zusammengestellt und von dort auf die Bildschirme im Besprechungsraum übertragen.

Optimiertes Netzwerk für Sicherheit auf See

Im Maritimen Sicherheitszentrum (MSZ) in Cuxhaven mit seinem Gemeinsamen Lagezentrum See (GLZ-See) koordinieren seit Januar 2007 verschiedene Behörden ihre Arbeit in der Struktur eines optimierten Netzwerks, um Sicherheit auf See zu gewährleisten:

- ◆ die WSV des Bundes,
- ◆ die Bundespolizei,
- ◆ die Bundeszollverwaltung,

Küstenländer für die maritime Sicherheit an der gesamten deutschen Küste und den seewärtigen Hafenzufahrten zuständig.

Die Wachhabenden der Einsatzstellen im GLZ-See versehen gemeinsam rund um die Uhr ihren Dienst. Sie tauschen ihre Informationen aus, gründen ihre Lagebewertungen auf identische Basiskennnisse und koordinieren gemeinsam den Einsatz ihrer

Kräfte. Ein Koordinator sorgt für das reibungslose Miteinander im Alltagsbetrieb. Die bestehenden Zuständigkeiten bleiben unverändert. Dies sichert hohe Fachkompetenz und eindeutige Verantwortlichkeiten. Sonderlagen werden in bewährten polizeilichen Strukturen unter Führung der für die Einzelaufgabe zuständigen Behörde abgearbeitet.

Das MSZ selbst koordiniert nur allgemein. Bei Schadenslagen ist das HK zuständig.

Rettung und Bergung: Herausforderung *MSC Flaminia*

Eine besondere Herausforderung für das HK war die Rettung des im Atlantik brennenden Containerschiffs *MSC Flaminia*, ein Schiff einer deutschen Reederei. Bei dem Versuch, den Brand zu löschen, hatte es bereits drei Tote an Bord gegeben.

Das damalige Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) gab den Auftrag, das Schiff zu retten. Der Einsatz begann für das HK am 20. August 2012 und endete am 8. November 2012.

Besonders gefährlich waren zwei Container mit UN 1261 Nitromethan. Sie drohten bei Überschreitung bestimmter höherer Temperaturen zu explodieren und mussten fortlaufend mit Wasser gekühlt werden. Aus

Flugzeugen wurden mit Wärmebildkameras die Temperaturen gemessen.

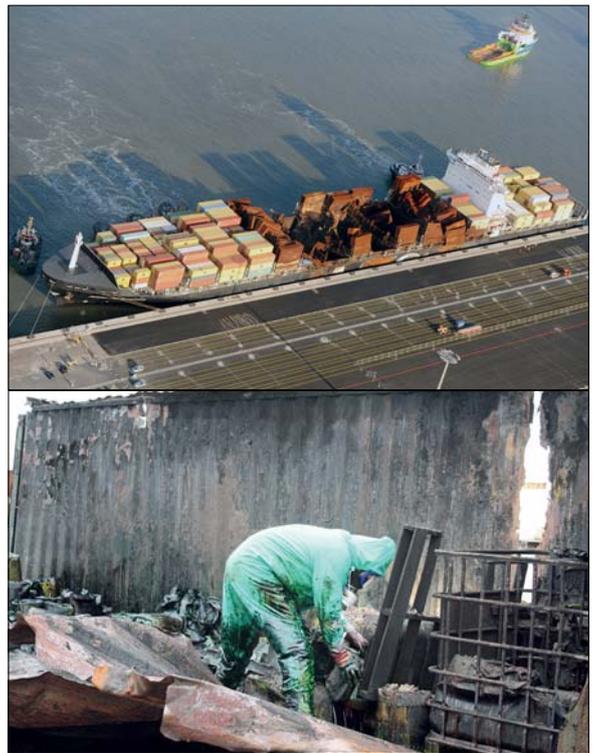
Eine Herausforderung war auch das Schleppen des brennenden Frachters durch den Ärmelkanal nach Wilhelmshaven in den JadeWeserPort. Hier mussten Genehmigungen der Anrainerstaaten Frankreich, Großbritannien, Belgien und Niederlande eingeholt werden.

Wochenlang waren die vom HK organisierten Einsatzkräfte damit beschäftigt, die Brände zu löschen und die Container, auch solche mit Gefahrgut, zu bergen. Letztendlich musste auch das kontaminierte Löschwasser entsorgt werden. Das Schiff selbst konnte gerettet werden und ist nach umfangreicher Reparatur wieder im Einsatz.

Fortschritte bei der Unfallbekämpfung

Nach der Einrichtung des HK hat es viele Qualitätsfortschritte bei der Unfallbekämpfung auf See gegeben, u. a.:

- ◆ Aus- und Fortbildung der Einsatzkräfte wird zentral koordiniert und abgewickelt
- ◆ Definition einheitlicher Standards
- ◆ zentrale Beschaffung von Ausrüstung der Einsatzkräfte
- ◆ zentral koordinierte Presse- und Öffentlichkeitsarbeit.



Bleibt zu hoffen, dass Vergleichbares auf die Binnenschifffahrt übertragen wird, denn der Unfall des Tankmotorschiffs *Waldhof* am 13. Januar 2011 auf dem Rhein hat gezeigt, dass ein einzelnes WSA Probleme hat, ein großes Schadensereignis zu bewältigen. Schwierigkeiten sind vorherzusehen, wenn ein oder mehrere Bundesländer beteiligt sind. Aber, in der Binnenschifffahrt wird daran gearbeitet ... ■

Die Brandbekämpfung auf der *MSC Flaminia* im JadeWeserPort in Wilhelmshaven (oben) war eine besondere Herausforderung. Bei den Bergungsarbeiten trugen die Einsatzkräfte wegen der giftigen Dämpfe spezielle Schutanzüge.

Motorjournalismus: Klaus Ridder ausgezeichnet

„Klaus Ridder hat es geschafft, über die komplexe Materie Gefahrgut-Transport mit journalistischen Mitteln gleichermaßen fachkundig wie spannend eine breite Öffentlichkeit zu informieren. Damit hat er sich im besten Sinne um den Motorjournalismus verdient gemacht.“ So heißt es in der Begründung des Verbands der Motorjournalisten (VdM) zur diesjährigen Entscheidung, eine Persönlichkeit für Verdienste um den Motorjournalismus mit der Johny-Rozendaal-Uhr zu ehren.

Der Verbandsvorsitzende Jörn Turner hat Ridder, Fachautor für Gefahrgut und Motorsport, die Auszeichnung am 29. November 2013 beim traditionellen VdM-Abend der *Essen Motor Show* überreicht.

Ridder war mehr als 30 Jahre lang im Bundesverkehrsministerium als Gefahrgut-Experte tätig. Er veröffentlichte zahlreiche Fachbeiträge in unterschiedlichen Publikationen, schuf mit dem neubändigen „Gefahrgut-Handbuch“ ein Standardwerk für die Transportbranche und wurde als „Gefahrgut-Ridder“ in aller Welt bekannt. Auch der Motorsport-Berichterstattung widmet er sich seit vielen Jahren mit großer Leidenschaft. Vielleicht liegt das an der Nähe zum Nürburgring – Ridder lebt schon lange in Siegburg.

Symbolisiert wird der Preis durch die goldene Taschenuhr des VdM-Ehrenmitglieds Johny Rozendaal. Der 1877 geborene Holländer war einer der Pioniere des technischen Jour-



nalismus. Nach seinem Tod 1955 übergab seine Witwe dem Verband die Taschenuhr ihres Mannes. Seit 1959 wird das edle Stück als „Johny-Rozendaal-Uhr“ für jeweils ein Jahr (bis 2007: zwei Jahre) verliehen.

VdM-Vorsitzender Jörn Turner, Peter Steinfurth, Chefredakteur „Oldtimer Markt“ und Preisträger 2012, Klaus Ridder (v.l.n.r.)