

# Experte fordert bessere Vorsichtsmaßnahmen für Schiffshavarien

DVZ.de [Deutsche Verkehrs-Zeitung] 3.08.



Die "CSCL Indian Ocean", eines der weltgrößten Containerschiffe mit einer Tragfähigkeit von 19.000 Teu, war am 3. Februar nach einem Ruderschaden in der Unterelbe auf Grund gelaufen. (Foto: dpa)

Konsequenzen aus der Havarie des Containersriesen "CSCL Indian Ocean" auf der Elbe hat der Bremer Schifffahrtsexperte Prof. Ulrich Malchow ein halbes Jahr nach dem Unglück gefordert. In Hamburg müsse es künftig einen Bergungskran geben, mit dem auch derart große Schiffe auf dem Fluss schnell entladen werden könnten. Solches Gerät fehle derzeit an der gesamten deutschen Küste. "Jetzt für die Logistik News anmelden"

Die "CSCL Indian Ocean", eines der weltgrößten Containerschiffe mit einer Tragfähigkeit von 19.000 Teu, war am 3. Februar nach einem Ruderschaden in der Unterelbe auf Grund gelaufen. Erst nach fünf Tagen gelang es bei einer höheren Springflut, das Schiff mit Hilfe von zwölf Schleppern in den Hafen zu bringen.

Auch sechs Monate nach der Havarie geht die Nachbereitung des Unglücks noch weiter. Wegen der Vielzahl der beteiligten Unternehmen und Experten, die zudem international in Einsatz seien, brauche die Aufarbeitung noch Zeit, sagte ein Sprecher des Havariekommandos in Cuxhaven. Es sei bei großen Einsätzen nicht unüblich, dass erst deutlich später eine detaillierte Einsatzbilanz vorliege.

"Hamburg hat Riesenglück gehabt", sagte Professor Malchow von der Hochschule Bremen. Wären die Umstände nur etwas ungünstiger gewesen, hätte das havarierte Schiff die Fahrrinne der Elbe blockieren oder auseinanderbrechen können. Im Extremfall hätte ausgelaufenes Öl die Umwelt schwer schädigen können und der

Hafen wäre wochenlang für die gesamte Schifffahrt blockiert gewesen. Es gelang aber, das Schiff aus dem weichen Elbsand freizubekommen, ohne zuvor die Ladung bergen zu müssen. Schäden am Schiff entstanden nicht.

Als Hauptgefahr für die Zukunft sieht Malchow, dass es kein schnell verfügbares Bergungsgerät gibt, um ein derart großes Containerschiff im Strom zu entladen. "Dazu benötigte man einen Schwimmkran, der mindestens 60 m hoch heben kann bei einer Auslage von 15 Metern", sagte Malchow. "Derartiges Gerät ist an der gesamten deutschen Küste nicht vorhanden."

In Hamburg gebe es zwei Schwimmkräne, die notfalls auch Container umschlagen könnten, sagte der Experte. Ihr Baujahr ist 1941 und 1957 und für die Mega-Schiffe sind sie bei weitem nicht hoch genug. Sollte es bei einer nächsten Havarie notwendig werden, das Schiff um Ladung zu leichtern, müsste schweres Bergungsgerät langwierig aus dem Ausland herangeschafft werden. Bis das Gerät einsatzklar wäre, könnten Wochen vergehen.

Der gelernte Schifffahrtskaufmann und Schiffbauingenieur spricht sich dafür aus, eine sogenannte "Port Feeder Barge" so zu ertüchtigen, dass sie auch für den Einsatz als Bergungskran taugt. Eine "Port Feeder Barge" ist ein selbstfahrender Ponton mit einem eigenen Kran.

Malchow verfolgt dieses Konzept für die interne Containerlogistik des Hamburger Hafens bereits seit mehr als zehn Jahren, doch ist es bislang noch nicht realisiert. Für die Ertüchtigung müsste ein größerer Kran auf dem Ponton installiert werden. "Jetzt für die Logistik News anmelden"

Malchow hält die Gefahr eines neuerlichen Unfalls für hoch: "Bereits im vergangenen Jahr waren jeden Tag durchschnittlich 3,5 dieser Schiffe auf der Unterelbe unterwegs, die sich auf zwei schmale Tidenfenster konzentrieren - Tendenz stark steigend." (dpa/sm)

**Text identisch oder in ähnlicher Ausprägung in diversen regionalen Tageszeitungen**