

# ARBEITSGRUPPE NAUTISCHE VEREINE OSTSEE



## Presseinformation

Lübeck, 17. Juni 2015

### Auf der Ostsee tickt eine Zeitbombe

Bis zum Jahr 2030 wird sich der Schiffsverkehr auf der Ostsee nahezu verdoppeln. Damit wächst die Gefahr von Kollisionen und Havarien besonders in den engen Gewässern im Fehmarn Belt und in der Kadetrinne erheblich und erfordert dringend rechtzeitig Maßnahmen, um den Verkehr auch in Zukunft sicher und reibungslos zu gestalten. Darauf hat die Arbeitsgemeinschaft der Nautischen Vereine an der deutschen Ostseeküste am 17. Juni 2015 in Lübeck vor Vertretern der Landkreise Schleswig-Holsteins und Mecklenburg-Vorpommerns hingewiesen.

Dazu der Vorsitzende der Arbeitsgemeinschaft, Kapitän Jürgen Schlichting: „Die Ostsee ist schon heute eines der am meisten befahrenen Gewässer der Welt. Damit steigt das Risiko schwerer Havarien und Kollisionen dramatisch an. Vor allem steigt das Risiko, dass dabei große Mengen Öl ausfließen und eine Umweltkatastrophe auslösen, von der sich die extrem sensible Ostsee erst nach Generationen wieder erholen und Milliarden Schäden in der Umwelt und an der Küste auslösen wird. Es geht nicht darum, den Verkehr zu verhindern, sondern ihn auch in Zukunft sicher zu gestalten.“

### Verdoppelung des Schiffsverkehrs in schwierigem Gewässer

Die Größe der Schiffe nimmt ständig zu. Inzwischen verkehren auf der Ostsee riesige Containerschiffe der XXL- und Triple E-Größe, große Kreuzfahrtschiffe haben die Ostsee als Tourismusziel entdeckt und die Zahl der Tanker wird sich verdoppeln, da Russland plant, die Hälfte seines Ölexports über die Ostsee abzuwickeln. Schließlich schränken geplante und bereits existierende Windparks aufgrund ihrer Nähe zum Hauptfahrwasser die Bewegungsfreiheit der Schifffahrt und besonders der großen Schiffe mit ihrer beschränkten Manövrierfähigkeit ein.

Temporär wird der Bau der geplanten festen Fehmarn Belt-Querung zusätzliche und erhebliche Risiken schaffen. Der Tunnelbau wird sich in Form von Wanderbaustellen entsprechend dem Baufortschritt vollziehen. Dabei werden die Schiffsführungen ständig mit neuen Verkehrssituationen konfrontiert.

### Haupt-Unfallursache: „Human Factor“

Während die Schiffe technisch immer sicherer werden, ist die Hauptursache für Havarien der Mensch an Bord selbst. Eine Reihe von Studien geht davon aus, dass etwa 75% bis 96% aller Unfälle auf menschliches Versagen zurückzuführen ist. Der Ausbildungsstand der Besatzung im internationalen Schiffsverkehr folgt in der Regel den IMO-Mindeststandards. Experten halten die vorgeschriebenen Besatzungsstärken für den 24-Stunden-Betrieb für zu gering, um alle Aufgaben an Bord zu erfüllen. Die Sprachbarrieren innerhalb gemischter Crews sind im Notfall ein potentiell Risiko. Als Haupt- oder Mitursache für etwa 40% aller Unfälle gilt ungenügendes Risikomanagement. Und schließlich lenkt eine ausufernde Bürokratie die Schiffsführung von ihren eigentlichen Aufgaben ab.

## Risiko Ölunfälle

Ein besonderes Risiko für die Ostsee sind Havarien mit dem Austritt von Öl. Eine Reihe von Tanker-Havarien auf der Welt zeigt die Auswirkungen von schweren Ölunfällen, die besonders in der sensiblen Ostsee katastrophale Auswirkungen für Generationen haben würden. Auf den GAU sind wir nicht genügend vorbereitet.

## Empfehlungen für die Verbesserung der Verkehrssicherheit

Die im Folgenden aufgeführten Empfehlungen können nicht von Deutschland allein durchgesetzt werden, da sie internationale Regelungen auf der Ostsee berühren. Soweit sie aber in nationalen Gewässern umgesetzt werden können, sollte dies geschehen. Darüber hinaus ist es sinnvoll, sie in die Beratungen im Rahmen von HELCOM oder anderen geeigneten internationalen Gremien einzubringen.

### Generelle Empfehlungen:

- Einrichtung eines Verkehrstrennungsgebietes im Fehmarn Belt über die IMO.
- Anreize für die freiwillige Annahme von Lotsen in Fehmarn Belt und Kadetrinne geben. (Staatliche Förderung, Bonus bei Versicherung etc.).
- Einrichtung einer speziellen Tanker-Route.
- Einrichtung des mit Dänemark verabredeten VTS nach internationalen und gleichen Standards.
- Notfallkonzept für schwere Ölunfälle gemeinsam mit Havariekommando überprüfen und optimieren. Bessere Ausstattung des Havariekommandos und BSU mit Personal und Geld. Präventivmaßnahmen entwickeln.
- Gründung einer Nationalen Küstenwache.

## Empfehlungen für die Bauzeit der festen Fehmarn-Belt Querung

Grundsätzlich muss die Verantwortung für die Verkehrsregelung während der Bauzeit bei den entsprechenden nationalen Behörden und nicht beim Betreiber liegen. Sie haben eine detaillierte Baustellenregelung des Betreibers zu prüfen, zu genehmigen und die Einhaltung zu überwachen.

Geeignete Maßnahmen zur Sicherheit des Verkehrs sind u.a.:

- Einrichtung von Sicherheitszonen.
- Vorfahrtsregeln für große Tanker, Container- und Kreuzfahrtschiffe (Free Flow) im Bereich der Baustelle.
- Schlepper-Annahmepflicht oder Eskortierung für großflächige Schiffe entsprechend Wetterlage.
- Wach- und Beobachtungsboote bereitstellen.
- Notfallschlepper in erreichbarer Nähe positionieren.

---

### **Kontakt:**

Kapitän Jürgen Schlichting  
Tel: 04502-3361 - Email: [bjeschlichting@t-online.de](mailto:bjeschlichting@t-online.de)