

„Havarie“ vor Helgoland

13 Ölbekämpfungsschiffe, 1 Notschlepper, 3 Assistenzschlepper, 1 Schwimmbagger, 1 Hubschrauber, 3 Ölüberwachungsflugzeuge: Mit hohem (Material-)Einsatz trainierten Experten aus sechs Ländern und von der Europäischen Schiffssicherheitsagentur Maßnahmen bei einem Ölunfall in der Nordsee. Text/Fotos: Peter Andryszak

Seit den ersten großab es sowohl technisch als auch rechtlich enorme Fortschritte in Sachen Sicherheit auf See und Ölbekämpfung. Mit erheblichem Aufwand wird die Überwachung, Kontrolle und Strafverfolgung von illegalen Öleinleitungen betrieben. Trotzdem stellt die Verschmutzung des Meeres und besonders der Küstenzonen durch Öl und andere schädliche Substanzen auch heute noch ein Problem dar, das zu beträchtlichen, wenn auch lokal begrenzten, Schäden führen kann.

Bereits seit den 1980er-Jahren finden sowohl in der Nord- als auch in der Ostsee international besetzte Übungen statt. Die Leitung übernimmt dabei reihum eines der beteiligten Länder. „Diese Übungen mit unseren Nachbarn sind ausgesprochen wichtig für eine erfolgreiche Schadstoffbekämpfung im Schadensfall“, so der Leiter des Havariekommandos (HK), Hans-

Werner Monsees. „Kein Land der Welt ist in der Lage, alle Ressourcen vorzuhalten, die im Falle eines sehr schweren Unfalls erforderlich sein könnten. Deshalb ist es sinnvoll, Ressourcen komplementär vorzuhalten und deren Einsatz regelmäßig gemeinsam zu üben.“

Ende Mai fand die bisher letzte Übung statt. Unter Leitung des Havariekommandos trainierten die Besatzungen von 13 Ölbekämpfungsschiffen, einem Notschlepper, drei Assistenzschleppern, einem Schwimmbagger, einem Hubschrauber und drei Ölüberwachungsflugzeugen aus den Niederlanden, Schweden, Norwegen, Frankreich, Dänemark, Deutschland und von der Europäischen Schiffssicherheitsagentur (EMSA) den gemeinsamen Einsatz bei einem schweren Unfall auf See. Dabei sollte nahe Helgoland die Ölbekämpfung einzeln und in Formationsfahrt,



„POSEIDON“: Das Patrouillenboot der schwedischen Küstenwache war an der Übung beteiligt.



das Notschleppen, die Leichterung eines Havaristen und das Bergen von über Bord gegangener Ladung trainiert werden. Außerdem galt es zu testen, ob die Kommunikation zwischen den verschiedenen Nationalitäten in englischer Sprache klappt.

Schwimmbagger mit Schein-Leckage

Am ersten Tag war es Aufgabe der Einsatzkräfte aus den Niederlanden, Dänemark und Deutschland, zwei Ölteppiche zu bekämpfen und einen treibenden Container zu bergen. Als Simulationsmittel für den Ölteppich dienten zur großen Neugierde einiger Möwen 20 Kubikmeter Popkorn – es verhält sich auf dem Wasser ähnlich wie Öl. Als Übungssituation wurde dabei eine Kollision zwischen zwei Schiffen angenommen, bei der einem der Havaristen der 2.500 Kubikmeter fassende Steuerbordtank leckschlägt. Das vom 130 Meter langen Schwimmbagger „Nordsee“ simulierte Unfallschiff ging vor Anker, und die Be-

satzung versuchte, das Leck zu schließen. Unterdessen suchten die Ölüberwachungsflugzeuge Do 228 das auf dem Wasser treibende Öl: Zwei große Flecken waren von den gerufenen Ölbekämpfungsschiffen aufzunehmen. Ein über Bord gegangener Container wurde vom Mehrzweckschiff „Neuwerk“ geborgen.

Am zweiten Tag stellte sich heraus, dass der Anker des Havaristen nicht hielt und er Richtung Helgoland abtrieb. Das sollte der Notschlepper „Nordic“ mit Hilfe seines vierköpfigen, per Hubschrauber auf den Havaristen abgesetzten „Boarding-Teams“ verhindern. Inzwischen war noch weiteres Öl (Popkorn) ausgelaufen, was die Ölbekämpfungsschiffe in Formationsfahrt auf den Plan rief. Das restliche Öl im Unfallschiff wurde vom Ölbekämpfungsschiff „Knechtsand“ geleichtert.

„Die Übung war eine beeindruckende Demonstration vertrauensvoller Nachbarschaftshilfe“, sagt Dieter Schmidt, stellver-



KOOPERATION: Ölüberwachungsflugzeug und Schiff der Küstenwache bei der Ölbekämpfung.

tretender Leiter des Havariekommandos. Man habe gut beobachten können, dass jeder sein eigenes Instrument auch im Orchester beherrsche. „Dies ist jedoch kein Grund, sich zurückzulehnen.“

Alle beteiligten Nationen würden weiterhin an einem Strang ziehen und auch künftig Übungen durchführen. Erfreulich sei auch, dass man mit der Kommunikation während der Übung im Großen und Ganzen zufrieden sein könne. Übungen wie diese werden regelmäßig auf der Basis von sogenannten „subregionalen Abkommen“ realisiert. Solche Abkommen →





→ hat Deutschland mit allen Nachbarstaaten geschlossen. Sollten die Kapazitäten zur gegenseitigen Hilfeleistung bei schweren Schiffsunfällen wie bei dieser Übung nicht ausreichen, kann weitere Hilfe hinzugezogen werden. Für die Nordsee geschieht das auf Basis des seit 1969 bestehenden „Bonn-Übereinkommens“, auf das sich das Havariekommando beruft.

Die Vertreter aller beteiligten Nationen waren sich einig: Solche Übungen seien sehr sinnvoll für die Weiterentwicklung der Maritimen Notfallvorsorge im internationalen Rahmen, denn „Öl kennt keine Grenzen“.

„MELLUM“:
Das Gewässerschutzschiff eilte von Wilhelmshaven aus „zu Hilfe“.

Havariekommando

Das Havariekommando (HK) ist eine gemeinsame Einrichtung des Bundes und der Küstenländer. Es hat am 1. Januar 2003 seinen Dienst in Cuxhaven aufgenommen und gewährleistet ein gemeinsames Unfallmanagement auf dem deutschen Teil von Nord- und Ostsee.

Das HK bündelt die Verantwortung für Planung, Vorbereitung, Übung und Durchführung von Maßnahmen zur Verletztenversorgung, zur Schadstoffunfallbekämpfung, zur Brandbekämpfung, zur Hilfeleistung und zur Gefahrenabwehr bezogenen Bergung bei komplexen Schadenslagen auf See.

Schadstoffunfallbekämpfung

Für die Schadstoffunfallbekämpfung stehen in Deutschland derzeit acht Bundesschiffe und 15 aus den Küstenländern zur Verfügung. Hinzu kommen verschiedene Typen von Ölsperren, Ölskimmern, Separatoren und weitere Bekämpfungsgeräte in Depots an der Küste.

Seit 1986 sind täglich zwei Flugzeuge im Einsatz, um illegale Schadstoffeinführungen in Nord- und Ostsee grenzüberschreitend zu sichten. Besonderes Augenmerk liegt dabei auf Schifffahrtswegen, Öl- und Gasbohrplattformen, Fischfanggründen und in der Nordsee auf dem Wattenmeer. Die mit modernen Sensoren ausgerüsteten Flugzeuge können Meeresverschmutzungen bis zu einer Entfernung von 40 km erfassen.



Großes Aufgebot: Schiffe

01 Notschlepper „Nordic“

Land: Deutschland
Aufgabe: Notschleppen
Länge: 78 m
Breite: 16,40 m
Max. Tiefgang: 6,60 m
Max. Geschwindigkeit: 19,80 kn
Besatzung: 12 + 4 Boarding-Team
Baujahr: 2010
Bauwerft: Peene Werft, Wolgast
Hauptmotor: 2 x 8.600 kW
Pfahlzug: 201 t
Heimathafen: Hamburg
Eigner/Betreiber: Arbeitsgemeinschaft Küstenschutz, v/a Bugier-Reederei Hamburg
Sonstiges: Gas- und Explosionschutz



02 Gewässerschutzschiff „Neuwerk“

Land: Deutschland
Aufgabe: Schadstoffunfallbekämpfung, Brandbekämpfung, Notschleppen, Tonnenlegen, Eisbrechen, Schifffahrtspolizeien
Länge: 78,91 m
Breite: 18,63 m
Max. Tiefgang: 5,79 m
Max. Geschwindigkeit: 15 kn
Besatzung: 16 + 34 fremde Einheiten
Baujahr: 1998
Bauwerft: Volkswerft, Stralsund
Hauptmotor: 3 x 3.000 kW
Pfahlzug: 113 t
Heimathafen: Cuxhaven
Eigner/Betreiber: Wasser- und Schiffsamt Cuxhaven
Sonstiges: Öl-Aufnahmerate = 640 qm/h, Gasschutzsystem



03 Schwimmbagger „Nordsee“

Land: Deutschland
Aufgabe: Erhaltungsbagger, Ölaufnahme
Länge: 131,75 m
Breite: 23 m
Max. Tiefgang: 6,88 m
Max. Geschwindigkeit: 13 kn
Besatzung: 19
Baujahr: 1978
Bauwerft: O&K, Lübeck
Hauptmotor: 1 x 7.000 kW
Heimathafen: Wilhelmshaven
Eigner/Betreiber: Wasser- und Schiffsamt Wilhelmshaven
Sonstiges: Öl-Aufnahmerate = 2 x 700 qm/h



04 Ölbekämpfungsschiff „Westensee“

Land: Deutschland
Aufgabe: Ölaufnahme
Länge: 48,70 m
Breite: 27,11 m
Max. Tiefgang: 4,40 m
Max. Geschwindigkeit: ohne eigenen Antrieb



und Flugzeuge, die am Einsatz beteiligt waren

Besatzung: 3
Baujahr: 1984
Bauwerk: Werft Nobiskrug
Heimathafen: Bremerhaven
Eigner/Betreiber: Bugzie-Reederei, Bremerhaven
Sonstiges: Aufnahmekapazität = 1.960 qm

05 Ölbekämpfungsschiff „Knechtsand“
Land: Deutschland
Aufgabe: Ölunfallbekämpfung, Transport flüssiger Chemikalien
Länge: 38,90 m
Breite: 13,20 m
Max. Tiefgang: 2,40 m
Max. Geschwindigkeit: 8 kn
Besatzung: 6 + 6 Zusatzbesatzung
Baujahr: 1994

Bauwerk: MWD Motorenwerke Bromorhaven, Wolgast
Hauptmotor: 1 x 860 kW
Heimathafen: Cuxhaven
Eigner/Betreiber: Bugzie-Reederei, Bromorhaven
Sonstiges: Öl-Aufnahmerate = 800 qm/h

06 Ölbekämpfungsschiff „Luneplate“
Land: Deutschland
Aufgabe: Mehrzweckschiff, Ölunfallbekämpfung, Tankreinigung und Entsorgung
Länge: 66,30 m
Breite: 11,58 m
Max. Tiefgang: 2,80 m
Max. Geschwindigkeit: 8 kn
Besatzung: 3 + 9 Zusatzbesatzung
Baujahr: 1983
Bauwerk: Buschmanns Schiffwerft / Umbau: H&S 2006
Hauptmotor: 1 x 694 kW
Heimathafen: Bremerhaven
Eigner/Betreiber: Albert Sunkomat
Sonstiges: Öl-Aufnahmerate = 520 qm/h

Ölbekämpfungseinheit „Odin / Lüttmoor“
Land: Deutschland
Aufgabe: Mehrzweckschiff, Ölunfallbekämpfung (nur gemeinsam)
Länge: 32,50 m / 30 m
Breite: 9,80 m / 8,60 m
Max. Tiefgang: 1,50 m / 1,90 m
Max. Geschwindigkeit: 11 kn / ohne Eigenantrieb
Besatzung: 4 / 2
Baujahr: 2006
Bauwerk: Fassmer-Werft, Berne
Hauptmotor: 1 x 880 kW / 1 x 80 kW
Heimathafen: Husum (Hafen)
Eigner/Betreiber: Landesbetrieb für Küstenschutz, Nationalpark und Meereschutz, Husum
Sonstiges: Öl-Aufnahmerate = 240 qm/h

08 Ölbekämpfungsschiff „Eversand“
Land: Deutschland
Aufgabe: Ölaufnahme
Länge: 48,70 m
Breite: 12 m
Max. Tiefgang: 3,50 m
Max. Geschwindigkeit: 10 kn
Besatzung: 6
Baujahr: 1988
Bauwerk: Löhning-Werft, Drake
Hauptmotor: 1 x 1.100 kW
Heimathafen: Wilhelmshaven
Eigner/Betreiber: Marinestützpunkt-kommando Wilhelmshaven
Sonstiges: Öl-Aufnahmerate = 320 qm/h

09 Ölbekämpfungsschiff „Leyhorn“
Land: Deutschland
Aufgabe: Mehrzweckschiff, Ölunfallbekämpfung, Insektenzersetzung, Küstenschutz
Länge: 39,30 m
Breite: 8,40 m
Max. Tiefgang: 2,10 m
Max. Geschwindigkeit: 11 kn
Besatzung: 3 + 7 Zusatzbesatzung
Baujahr: 2001
Bauwerk: Fassmer-Werft, Berne
Hauptmotor: 1 x 750 kW
Heimathafen: Norddeich
Eigner/Betreiber: Nds. Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz
Sonstiges: Öl-Aufnahmerate = 160 qm/h

10 Mehrzweckschiff „Terschelling“
Land: Niederlande
Aufgabe: Umweltschutz, Meeresforschung
Länge: 44 m
Breite: 10 m
Max. Tiefgang: 3,10 m
Max. Geschwindigkeit: 11 kn
Baujahr: 1988
Bauwerk: DAMEN Gorchem (Niederlande)
Hauptmotor: 1 x 860 kW
Heimathafen: Terschelling
Eigner/Betreiber: Netherlanth Coast Guard

11 Mehrzweckschiff „ARCA“
Land: Niederlande
Aufgabe: Mehrzweckschiff, Ölunfallbekämpfung, Hydro- und Ozeanographie
Länge: 83 m
Breite: 13 m
Max. Tiefgang: 5,70 m
Max. Geschwindigkeit: 13,50 kn
Baujahr: 1998
Bauwerk: DAMEN SHIPYARDS Papendrecht (Niederlande)
Hauptmotor: 1 x 2.660 kW
Heimathafen: Scheveningen

Eigner/Betreiber: Netherlands Coast Guard Noordzee

12 Mehrzweckschiff „Argonaute“
Land: Frankreich
Aufgabe: Mehrzweckschiff, Notschleppen, Schiffsunfallbekämpfung
Länge: 70 m
Breite: 20 m
Max. Tiefgang: 5,90 m
Max. Geschwindigkeit: 13 kn
Besatzung: 30
Baujahr: 2003
Bauwerk: Brevik Construction AS (Rumänien)
Hauptmotor: 2 x 3.975 kW
Pfahlzug: 130 t
Heimathafen: Marseille
Eigner/Betreiber: Französische Marine
Sonstiges: Öl-Aufnahmerate = 2 x 150 qm/h

13 Tanker „Sara“
Land: FMSA
Aufgabe: Tanker, Ölaufnahme
Länge: 102 m
Breite: 17 m
Max. Tiefgang: 6,64 m
Max. Geschwindigkeit: 14 kn
Baujahr: 1990
Bauwerk: Cantieri Navale Ferrari S.P.A. (Italien)
Hauptmotor: 1 x 3.494 kW
Heimathafen: Portland UK
Eigner/Betreiber: Angloo Bunkers AT Sea nv
Sonstiges: Tankkapazität = 6.658 qm

14 Mehrzweckschiff „Gunnar Thorson“
Land: Dänemark
Aufgabe: Umweltschutz, Meeresforschung
Länge: 56 m
Breite: 12 m
Max. Tiefgang: 3,06 m
Max. Geschwindigkeit: 12 kn
Besatzung: 16
Baujahr: 1981
Bauwerk: Orskov Verft, Frederikshavn (Dänemark)
Hauptmotor: 1 x 1.741 kW
Heimathafen: Kopenhagen
Eigner/Betreiber: Dänisches Umweltministerium

15 Schadstoffbekämpfungsschiff KBV 001 „Poseidon“
Land: Schweden
Aufgabe: Mehrzweckschiff, Notschleppen, Schadstoffunfallbekämpfung, Eisbrechen
Länge: 81 m



Breite: 16 m
Max. Tiefgang: 6,50 m
Max. Geschwindigkeit: 16 kn
Baujahr: 2009
Bauwerk: Scheide Naval Shipbuilding (Rumänien)
Hauptmotor: 1 x 9.000 kW
Pfahlzug: 100 t
Heimathafen: Göteborg
Eigner/Betreiber: Sweden Kostbevakningen (BOVT)

16 Ölaufklärungsflugzeug „D0 228 LM“
Land: Deutschland
Aufgabe: Überwachungs- und Identifizierungsflüge
Länge: 16,65 m
Breite: 16,97 m
Max. Geschwindigkeit: 434 km/h
Besatzung: 2 Piloten + 1 Operator, 3 Passagiere
Baujahr: 1986
Triebwerke: 2 x 776 shp kW
Heimathafen: Cuxhaven / Nordholz
Eigner/Betreiber: Havarikommando

17 Mittlerer Transporthubschrauber „AS 332 L1 SuperPuma“
Land: Deutschland
Aufgabe: Personaltransport, Such- und Rettungsdienst, Katastrophenschutz, Hilfeleistungen
Länge: 18,70 m
Höhe: 4,60 m
Breite (Hauptrotor): 16,20 m
Max. Flugdauer: 4,10 h
Max. Geschwindigkeit: 310 km/h
Besatzung: 2 + 27 Passagiere
Baujahr: 1994
Triebwerke: 2 x 1.040 kW
Heimathafen: Flugplatz Wilhelmshaven Mariensiel
Eigner/Betreiber: Bundespolizei

