



Zur Ursache der „CSCL Indian Ocean“-Havarie und Folgerungen

Zum Festkommen

Im *NDR Hallo Niedersachsen* und *einigen Zeitungen* wird berichtet, dass die **Indian Ocean** bewusst von den beiden Bord-Lotsen auf der holsteinischen, schlickigen Fahrwasserseite auf Grund gesetzt worden ist. "Man wollte vermeiden, dass die steinige niedersächsische Böschung dem Schiff andernfalls bedrohlich hätte werden können."

Wir fragen uns, wie es möglich sein kann, dass ein Schiff mit Ruderschaden oder Ruderausfall bewusst auf der linken Fahrwasserseite auf Grund gesetzt wurde, zumal das Schiff gemäß Aussage des Lotsenältermanns Lodemann offensichtlich noch halbwegs beherrschbar war. Sein Vergleich mit dem plötzlich einrastenden Lenkradschloss während einer PKW-Fahrt steht der gezielten Aufgründsetzung auf der Backbord-Seite des Fahrwassers allerdings entgegen. **Wenn das Schiff noch beschränkt beherrschbar war, warum konnte es nicht mit Hilfe von Querstrahlrudern in der Fahrrinnenmitte bei reduzierter Fahrtgeschwindigkeit gehalten werden?**

Zum Fehlen des Steuerbord-Ankers

Es widerspricht internationalen Regelungen, dass ein Schiff mit nur einem Anker ohne Auflagen ein Revier befahren darf. Inzwischen scheint festzustehen, dass die „CSCL Indian Ocean“ die Elbe mit nur einem Anker befahren hat; diese Einschränkung der vollen Seetauglichkeit hätte in der „Schiffahrtspolizeilichen Genehmigung“¹ mit einer besonderen Auflage verbunden sein müssen. Diese hätte ggf. einen Eskortschlepper zur Folge haben müssen. Hier ist die ausstellende WSV (WSA Cuxhaven oder die Außenstelle der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt) gefragt. Möglicherweise ist der fehlende Anker auch bei der Antragstellung unterschlagen worden, dann wäre die ermittelnde Wasserschutzpolizei gefordert.

Zur Fahrrinnenbreite

Unsere Gesellschaft hat eine ausführliche Recherche über die notwendige Fahrrinnenbreite auf den einzelnen Elbeabschnitten erarbeitet und sich hierbei an den Empfehlungen einer internationalen Commission (PIANC) orientiert; desgl. haben wir einen Vergleich mit anderen Hafenzufahrten unter Einschluss auch der Jade vorgenommen. Ergebnis: Bei dem auf der Elbe herrschenden häufigen Begegnungsverkehr hätte die vertiefte Fahrrinne des gesamten Unterelbeverlauf eine Mindestbreite von 450 m haben müssen (statt der 300m bzw. 250 m ab Glückstadt bzw. Wedel), auch der mit 480 m Wendekreisdurchmesser vor den Containeranlagen in Hamburg hätte 600 bis 800 m Durchmesser haben müssen. Dem Verkehrsminister und der Planfeststellungsbehörde liegen die ausführlichen Darstellungen vor, eine Antwort vermissen wir trotz mehrfacher Erinnerung.

Unser Fazit: Ein Fahrwasser, dessen vertiefte Rinne seit 1968 keine durchgehende Erweiterung erfahren hat - trotz zwischenzeitiger 80%iger Steigerung der Schiffsabmessungen - bedeutet eine unverantwortliche Gefährdung von Schiffssicherheit und Umwelt. Die mit der Elbvertiefung geplante Fahrrinnenverbreiterung von 20 m ist demgegenüber eine „lächerliche Anpas-

¹ Die Genehmigung ist bei Containerriesen u.a. ab 330 m Länge notwendig.

sung“. Daraus folgt: Die Elbvertiefung für Containerriesen bedeutet eine zusätzliche Gefährdung und ist abzulehnen.

Diese Havarie ist ein Hinweis auf den möglichen Worst Case, d.h. ein trassengebundener Containerriesen – mit dem Hochwasserscheitel aufkommend - kommt am Trassenrand fest und legt sich mit ablaufender Ebbe bei einem Tidedfall von 3,00 - - 3,60 m quer². Die Folgen eines Treibstoffaustritts mit schwerem Heizöl sind nicht auszudenken.

Kapitän Klaus Schroh
(Pressesprecher der GNU)

Anlage: Zur Schiffsgrößenentwicklung der letzten 45 Jahre auf der Unterelbe

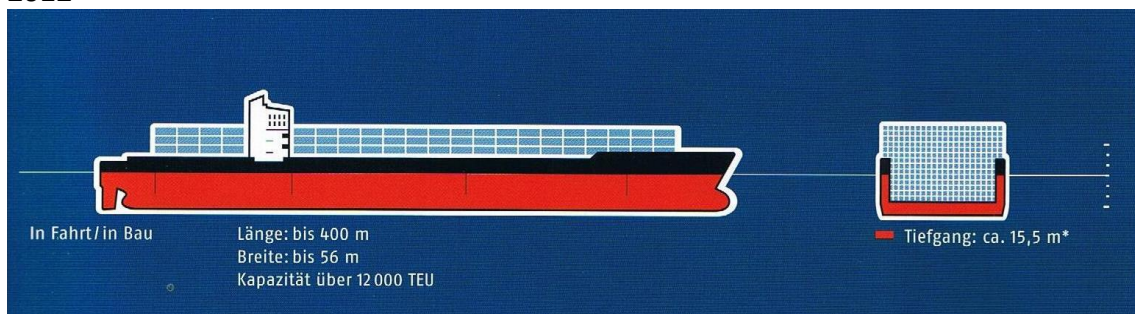
Größenverhältnis der Schiffe 1968 und 2012

1968



Maximale Schiffsgröße (Massengutfrachter)
Länge 220 m, Breite 31 m, Tiefgang 11,50 m

2012



Containerfrachter der neuesten Generation 2012, z. B. E-Klasse der Reederei Maersk
Länge bis zu 398 m, Breite 56 m, Tiefgang 16,0 m

Trotz obiger Größenunterschiede hat sich an den Dimensionen der vertieften Fahrrinnenbreite nichts geändert.

² Schiffslänge übersteigt die Trassenbreite erheblich