



Arbeitskreis „Unfallmanagement“

Maschinenraumbrand des TMS „Neptunus“ auf dem NOK

Empfehlungen des Arbeitskreises

Auf dem schwedischen Tanker „Neptunus“ (Länge 99,5m, Breite 17,10m, Tiefgang 7,0m, Ladung: 6.117 mt Heizöl) brach am 21.05.2004 während der Passage durch den Nord-Ostsee-Kanal ein Feuer im Maschinenraum aus. Das Feuer konnte durch sehr professionellen Einsatz aller beteiligten Stellen (Schiffsbesatzung, Verkehrszentrale, Feuerwehr und Lotsen) trotz rascher Ausbreitung und großer Hitzeentwicklung auf den Maschinenraum begrenzt und Auswirkungen auf die Umwelt schnell gelöscht werden.

Nach Untersuchung des gesamten Vorgangs und der Diskussion eventueller Defizite, die sich bei ähnlichen Vorfällen in der Zukunft ergeben könnten, kommt der Arbeitskreis zu folgenden Empfehlungen:

1. Der Brand eines beladenen Tankers ist in jedem Fall als komplexe Schadenslage zu betrachten. *Das Havariekommando (HK) sollte mit den Verkehrszentralen (VKZ) am Nord-Ostsee-Kanal genaue Verfahrensabläufe abstimmen, die eine sofortige Information des HK sicherstellen, damit gegebenenfalls ohne jegliche Zeitverzögerung auf die umfangreichen Einsatzmittel und Koordinationsmöglichkeiten des HK zurückgegriffen werden kann.*
2. Die Zuständigkeit für Schiffsbrände auf dem Nord-Ostsee-Kanal richtet sich nach den Gebietsgrenzen der betroffenen Anliegergemeinden. Dadurch sind 28 (!) verschiedene Feuerwehren für solche Havarien zuständig, einige nur für wenige Kilometer. Die meisten dieser zum größten Teil freiwilligen Feuerwehren dürften in der Schiffsbrandbekämpfung ungeübt und damit in einer solch komplexen Schadenslage überfordert sein. *Die Zuständigkeit zum Mindesten der Einsatzleitung einer Schiffsbrandbekämpfung auf dem NOK sollte deshalb auf wenige große Feuerwehren konzentriert werden. Dafür bieten sich nach Ansicht des Arbeitskreises die Feuerwehren von Brunsbüttel, Rendsburg und Kiel an. Ein regelmäßiges Training dieser Feuerwehren zusammen mit den Verkehrszentralen und Lotsen unter Leitung des Havariekommando muss sichergestellt sein.*
3. Komplexe Schiffsbrände führen häufig dazu, dass die festen Kommunikationseinrichtungen des Schiffes auf der Brücke nicht mehr benutzt werden können. Wie im vorliegenden Fall muss dann der gesamte Kontakt zur VKZ und zu den Einsatzkräften über Handsprechfunkgeräte, mit denen zusätzlich jeder Lotse ausgerüstet ist, abgewickelt werden. Sehr nachteilig ist das Umschalten zwischen den verschiedenen UKW-Kanälen, die für jede Institution festgelegt sind. Insbesondere ungeeignet für den Verkehr in Notfall-Situationen mittels Handfunkgeräten sind die Duplex-Kanäle, weil nicht jeder Teilnehmer alle Informationen erhält. *Der Arbeitskreis empfiehlt, für den Einsatz in Notfällen einen Arbeitskanal festzulegen, der allen Beteiligten Institutionen bekannt ist. Dazu sind die Fahrzeuge der Einsatzleiter der Feuerwehren mit entsprechenden Handfunkgeräten auszurüsten und in den Verkehrszentralen der entsprechende Kanal freizuschalten.*