

Runder Tisch über die Stabilität von Containerschiffen - Schlussfolgerungen von Herrn Norman Gerhardt, Vorsitzender -

Meine sehr geehrten Damen und Herren,

zunächst ist zum Anlass der heutigen Veranstaltung klar geworden, dass es sich nicht um eine Phantomdiskussion handelt. Das Problem ist nicht nur bei Kontrollen der Wasserschutzpolizei zu Tage getreten. Auch in anderen Vorträgen ist heute deutlich geworden, dass eine relevante Anzahl von Containern mit nicht korrekten Gewichtsangaben versehen sind.

Alle Teilnehmer waren sich darin einig, dass die Kenntnis genauer Gewichtsdaten von großer Bedeutung ist, und dass im Gegensatz zu Straße und Bahn nicht nur ein Zuviel sondern auch ein Zuwenig bei den Angaben ein Problem sein kann. Sowohl leichtere als auch schwerere Container als deklariert können zu Stabilitätsproblemen führen.

Wir haben heute noch gehört, dass die Kenntnis von korrekten Gewichtsangaben vor allem rechtzeitig erfolgen muss. So früh wie möglich in der Transportkette müssen korrekte Daten geliefert werden, um unnötige Kosten zu vermeiden. Insofern liegt es aus meiner Sicht auch im wirtschaftlichen Interesse der Binnenschifffahrt selbst, dass korrekte Gewichtsdaten für Container geliefert werden, um dann die Schiffe optimal beladen und trimmen zu können.

Glücklicherweise kann man sagen, dass es – trotz der schwierigen Ausgangssituation – nur zu einer überschaubaren Anzahl von Unfällen kommt. Woran liegt es, dass es nicht mehr Unfälle gibt? Ich finde, es ist gerade am Vormittag klar geworden, dass doch bei den meisten Akteuren in der Branche eine **gute Praxis** geübt und gelebt wird. Dies führt trotz teilweise problematischer Gewichtsangaben dazu, dass die Transporte relativ sicher und zuverlässig abgewickelt werden können.

Was zählt zu dieser guten Praxis? Zunächst ist einmal an die Schiffsausrüstung zu denken. Zumindest die modernen Containerschiffe verfügen heute über viele technische Hilfsmittel, die den Transport sicherer machen, wie z. B. Stauplan- und Ladungsrechner, Tiefgangsmesser, die zu Gewichtskontrolle eingesetzt werden, und andere weiterführende Technik.

Dann habe ich bei den Terminals mitgenommen, dass mit den Überlastmessungen heute zumindest schon eine gewisse Plausibilitätskontrolle bei den Containergewichten möglich ist, und dass vielleicht dort der Abgleich zwischen den tatsächlichen Containergewichten und den Ladungsdokumenten in Zukunft noch besser möglich sein könnte, wenn die Wiegeeinrichtungen an Kränen, Brücken und an Hubtransportern noch verbessert werden.

Was wir auch noch unter dem Stichwort guter Praxis gehört haben, war, dass im Bereich des Personals regelmässige Aus- und Fortbildungen gemacht werden, sei es auf Seiten der Verwaltung oder – natürlich noch wichtiger – auf Seiten des Gewerbes, wie uns der Kollege aus Basel anschaulich schilderte. All das zählt für mich zu dem Komplex gute Praxis, der doch vielfach geübt und gelebt wird und der dazu beiträgt, dass nicht mehr Unfälle passieren.

Was gibt es an aktuellen und künftigen Entwicklungen, die sich positiv auf die heute diskutierte Problematik auswirken könnten?

Zunächst einmal stimmt es mich hoffnungsfroh, dass die Arbeiten in der IMO schon einen Schritt weiter sind. Für den Bereich der Seeschifffahrt scheint man sich ja schon darauf verständigt zu haben, wer die Daten liefern muss, nämlich der Versender. Und es steht zu erwarten, dass dies in absehbarer Zeit auch in Regelwerke gegossen wird. Also, von den IMO-Arbeiten können wir bestimmt profitieren.

Wir haben heute Nachmittag auch gehört, dass die Technologie sich weiter verbessern wird, dass neue Software-Programme auf den Markt kommen, die es zumindest ermöglichen, mit den Unsicherheiten besser umzugehen und aktive Unterstützung für die Schiffsführer bieten.

Dann ist die Entwicklung in der elektronischen Datenübermittlung – EDI – zu nennen, wovon der Hafen Antwerpen berichtet hat. Das ist sicher auch ein Gebiet, das weiter verfolgt werden wird und dessen neue Erkenntnisse die Entwicklung positiv beeinflussen werden.

Und schlussendlich soll auch die technische Ausrüstung der Umschlagstellen mit ihren Wiegeanlagen genannt werden. Auch da sind vielleicht mittel- und langfristige Verbesserungen erkennbar, ohne dass der Regelungsgeber einschreitet.

Ich denke, alle diese Entwicklungen werden einen Beitrag dazu leisten, dass die Stabilitätsproblematik in Zukunft etwas erleichtert wird.

Jetzt schaue ich noch mal, wie die ZKR im weiteren Prozess mit den heutigen Ergebnissen umgehen wird. Wir haben vor, die Schlussfolgerungen dieses Runden Tisches mit Handlungsempfehlungen an den Polizeiausschuss weiterzugeben, der dann entscheiden wird, welche Handlungsfelder ihm besonders interessant erscheinen und welche Arbeiten schwerpunktmäßig fortgeführt werden. Zugleich weiß ich, dass das Thema in der ZKR breit diskutiert wird. Das heißt, dass auch andere Gremien, wie z.B. der Sozialausschuss, die Chance erhalten, von den heutigen Erkenntnissen zu profitieren. Dass der Faktor Mensch bei dem Thema besonders wichtig ist, kam in vielen Vorträgen heute deutlich zum Vorschein. Dies verbunden mit der Erwartung, dass sich mit einer stärkeren Berücksichtigung des Themas Stabilität im Rahmen der Aus- und Fortbildung dann mittelfristig Fortschritte auch bei der Sicherheit erzielen lassen.

Dann nehmen wir gerne die Handreichung des Gewerbes auf und werden die Arbeiten mit allen Betroffenen des Sektors fortsetzen. Es soll und muss hier nicht der letzte Austausch zu dem Thema gewesen sein. Es sind noch vielfältige Formen der Zusammenarbeit denkbar, sei es dass Verbandsvertreter in die Ausschusssitzungen kommen oder auch dass schriftliche Anhörungen stattfinden, wenn sich die Dinge konkretisieren.

Was mir als Juristen heute auch klar wurde: Wir müssen dieses doch sehr komplexe Beziehungsgeflecht auch juristisch noch durchdringen in puncto Haftungsfragen.

Zu guter Letzt fände ich es erstrebenswert, wenn wir im Blick behalten, dass wir keine isolierten Lösungen für die Binnenschifffahrt anstreben sollten, sondern immer die ganze Logistikkette im Auge behalten. So wie Sie gesagt haben, ist die Logistik ein globales Geschäft. Wir müssen also die Arbeiten der IMO im Blick behalten und nicht allein voranschreiten, denn die meisten Container werden nicht in der Binnenschifffahrt, sondern im Seeverkehr befördert.

Bleibt mir am Ende noch der Hinweis, dass die Vorträge alle auf der Webseite der ZKR veröffentlicht werden sollen, so dass jeder sie dort nachlesen kann.

Herr Gerhardt dankt dann den Vortragenden für ihre durchdringenden und interessanten Vorträge, den Gästen für ihr Interesse an der Veranstaltung, dem Sekretariat der ZKR für deren Vorbereitung und den Dolmetschern für die Übersetzung.
