

Grüne kritisieren Havariekommando: „Purple-Beach“-Einsatz war „aufgebauscht“

HELGOLAND/BERLIN Es war ein aufsehenerregender Einsatz: Als Ende Mai auf dem Frachter „Purple Beach“ in der Deutschen Bucht ein Schwelbrand in einem Laderaum drohte, griff das Havariekommando (HK) von Bund und Ländern auf so ziemlich jedes Schiff und Fluggerät zurück, das ihm zur Verfügung stand. Wie aus Antworten des Bundesverkehrsministeriums auf eine Anfrage der Grünen hervorgeht, mobilisierte das Cuxhavener HK im Lauf der einwöchigen Bergungsaktion die bundeseigenen Mehrzweckschiffe „Mellum“ und „Neuwerk“, den Notschlepper „Nordic“, mehrere Hubschrauber von Bundespolizei, Marine und Privatfirmen sowie ein Messflugzeug für Schadstoffe. An der Küste und auf zwei Inseln wurden zudem Mess-Stationen eingerichtet. Die Besatzung der „Purple Beach“ wurde gleich am ersten Tag nach der gemeldeten Rauchentwicklung von Bord geholt, weil Gase austraten und das HK eine Explosion befürchtete. Am Ende ging alles glimpflich aus: Die Erhitzung im Laderaum war nach vier Tagen gelöscht, „schwerwiegende gesundheitliche Schäden“ gab es nicht, schreibt Verkehrsstaatssekretär Enak Ferlemann an die Grünen.

Die allerdings üben jetzt trotz des glücklichen Ausgangs der Havarie deutliche Kritik am Krisenmanagement des Havariekommandos. Denn sie halten es für „aufgebauscht“, wie Valerie Wilms sagt, Obfrau der Grünen im Verkehrsausschuss des Bundestags. „Der Einsatz am Schiff Purple Beach war nach bisher vorliegenden Informationen



Die qualmende „Purple Beach“ beschäftigte Ende Mai mehrere Rettungsschiffe und viele Einsatzkräfte. DPA

überdimensioniert“, kritisiert sie. So sei es „fraglich, ob die Besatzung wirklich von Bord hätte geholt werden müssen“. Denn: „Die Einschätzung, es könnte eine Explosionsgefahr drohen, war mit großer Wahrscheinlichkeit falsch“, stellt die Wedeler Abgeordnete fest. Schließlich gehe aus den Sicherheitsblättern der im erhitzten Laderaum gelagerten Düngemittel

hervor, dass sie „nicht zur detonativen Umsetzung fähig sind“, wie Ferlemann auch in seiner Antwort einräumt.

Wäre aber die Besatzung an Bord geblieben, glaubt Wilms, hätte der Schwelbrand womöglich noch schneller durch bord-eigene Systeme erstickt werden können – entweder durch Kohlendioxid, mit dem die Besatzung auch zunächst erfolgreich

war, oder durch Wasser. Und dann hätte man sich nach Wilms Einschätzung „manche Hubschraubereinsätze und eventuell auch manche Schiffseinsätze sparen können“. Auch der Messflug und die mobilen Mess-Stationen seien unnötig gewesen, sagt Wilms. Tatsächlich blieben die Messungen auf Nitrose-Gase, Schwefeldioxid, Chlor und Chlorwasserstoff „alle unterhalb der Nachweisgrenze“, schreibt Ferlemann.

Wilms fürchtet jetzt wegen des „aufwändigen Einsatzes“ hohe Kosten, „auf denen der Bund sitzenbleibt“. Dass die Sache teuer wird, sagt auch der unabhängige Havariekommissar Jürgen Hahn, der für die Reederei und die Versicherung Kosten und Schäden begutachtet. „Die finanzielle Abwicklung dieser gesamten Havarie wird

für die Beteiligten nicht ganz billig“, erklärt Hahn, ohne jedoch einen konkreten Betrag zu nennen. Die Hamburger Reederei Macs, für die die „Purple Beach“ fährt, will sich auf Anfrage nicht zu möglichen Schäden an Schiff und Ladung und zum Vorgehen des Havariekommandos äußern. Die Grünen Wilms wird dafür umso deutlicher: „Das Havariekommando muss jetzt beweisen“, fordert sie, „dass es in Zukunft nicht jeden Unfall aufbauscht, sondern seinen Pflichten verantwortungsvoll nachkommt.“

CDU-Staatssekretär Ferlemann nimmt das HK allerdings gegen die Kritik der Grünen in Schutz. „Es gibt keine Hinweise, dass durch das Havariekommando nicht die richtigen Unfallmanagement-Maßnahmen eingeleitet wurden“, sagt der

Cuxhavener. Dafür spreche vor allem der Einsatzserfolg: „Alle Besatzungsmitglieder konnten vom Havaristen gerettet werden, schwerwiegende Gesundheitsschäden sind nicht zu verzeichnen, eine Umweltgefährdung wurde verhindert und die Purple Beach konnte sicher einem Notliegeplatz zugeführt werden.“ Zudem habe nicht das HK, sondern der Kapitän der „Purple Beach“ entschieden, mit seinen Leuten von Bord zu gehen: „Die Besatzung wurde aufgrund des spontanen massiven Gasaustrittes durch Auslösen des Generalalarms vom Kapitän zum Verlassen des Schiffs aufgefordert“, erklärt Ferlemann. Derweil liegt die „Purple Beach“ weiter an ihrem Notliegeplatz im Jade-Weser-Port in Wilhelmshaven und wird untersucht. *Henning Baethge*