

Zweifel an den neuen Versetzbooten

Hafenlotsen haben schwerwiegende Sicherheitsbedenken – Hafenbehörde verteidigt Entscheidung für neuen Dienstleister

Von Christoph Barth

BREMERHAVEN. Sie tragen lustige Namen: „Wickie“, „Snorre“ und „Faxe“. Doch den Hafenlotsen, die mit den neuen Versetzbooten seit Monatsbeginn zu ihren Einsätzen gefahren werden, ist gar nicht zum Lachen zumute: Sie haben schwerwiegende Bedenken wegen der Sicherheit der norwegischen Versetzboote.

„Wir fühlen uns unwohl“, sagt Michael Linß, 1. Ältermann der Hafenlotsen. „Ich mache mir Sorgen, dass etwas danebengeht.“ Denn die drei Boote, die jetzt in Bremerhaven zum Einsatz kommen, waren in Norwegen nach gravierenden Zwischenfällen bereits aus dem Verkehr gezogen worden. „Da machen wir uns natürlich Gedanken“, sagt Linß.

Nach Bremerhaven gekommen sind die drei Boote, weil ein Gemeinschaftsunternehmen aus der norwegischen Reederei Bukser og Berging und der schleswig-holsteinischen Beratungsfirma Offcon zum 1. Februar den Versetzdienst für die Hafenlotsen übernommen hat. Die Hafenbehörde hatte den Dienst neu ausgeschrieben, um Geld zu sparen: Statt mal mit einem Schlepper, mal mit einem Lotsenboot versetzt zu werden, sollen die Hafenlotsen künftig zu jedem Einsatz von „Wickie“, „Snorre“ und „Faxe“ gefahren werden.

Für die norwegische Reederei kam die Ausschreibung zur rechten Zeit: Denn die drei Boote vom Typ Kewatec Pilot 1620, die jetzt in Bremerhaven zum Einsatz kommen, waren vor einem Jahr bereits vorübergehend aufgelegt worden – wegen Sicherheitsbedenken der norwegischen Lotsen. Im Dezember 2017 war ein Boot vom Typ Kewatec Pilot 1500 – ein etwas kleineres Vorgängermodell – vor Helsinki bei einem Versetzmanöver gekentert; die beiden Be-



Eine Lotsenversetzung – hier bei ruhiger See – kann bei Wind und Wellen zu einem heiklen Manöver werden.

Foto: Ehrecke

satzungsmitglieder kamen ums Leben. Im Februar 2018 berichtete ein norwegischer Lotse von einem Zwischenfall mit einem Kewatec-Pilot-1620-Boot: Bei der Annäherung an ein Schiff im Korsfjord bekam das Boot im Propellerstrom schwere Schlagseite.

Von der Beinahe-Havarie eines der für Bremerhaven vorgesehenen Boote erfuhren die Hafenlotsen erst kürzlich aus einem norwegischen Online-Fachmedium – als die Entscheidung zugunsten der Norweger längst gefallen war. Besonders eine dort zitierte Äußerung des Bukser-og-Berging-Chefs Jon Steinar Danielsen bringt Ältermann Linß auf die Palme: Vor

Bremerhaven seien die Gewässer deutlich ruhiger, wird der Norweger zitiert, der Lotsenversetzdienst falle dort eher in die Kategorie „Taxi-Boot fahren“. „Das ist bar jeder Realität“, schimpft Linß. So baue sich etwa vor der Stromkaje bei Ebbstrom und Nordwestwind eine steile Windsee auf – genau die Situation, bei der man eigentlich ein „altes Eisenschwein“ als einen leichten Gleiter für ein sicheres Versetzmanöver benötige.

Die ersten Erfahrungen mit dem neuen Dienstleister sind durchwachsen. Hafenlotse Dirk Friedsam berichtet von einem mühsamen Versetzmanöver auf einen Autotransporter, den er in der Nacht durch die Nordschleuse bringen sollte. „Wir hatten Wind aus Südwest gegen den Flutstrom – da wird es ganz schön kabbelig“, sagt er. In der Hecksee des Autotransporters sei es sehr unruhig geworden – „wir hatten Probleme, da ranzukommen“. Anderthalb Kilometer sei das Versetzboot neben dem Autotransporter mitgeschwommen, bis der Überstieg gelang. Das ist der Alptraum der Hafenlotsen: Ein großes Schiff, das irgendwann im

Blexer Bogen stecken bleibt, weil das Versetzmanöver zu lange dauert.

Zu den möglicherweise ungeeigneten Schiffen kommen die offenbar unerfahrenen Besatzungen: Die deutschsprachigen Crews werden zurzeit noch von der norwegischen Stammbesatzung angeleitet – obwohl sie laut Ausschrei-

» Ich mache mir Sorgen, dass etwas danebengeht. «

Michael Linß, Ältermann der Hafenlotsen

bung mindestens ein Jahr Erfahrung im Versetzdienst haben sollten. „Die Kombination aus den leichteren Schiffen und der unerfahrenen Besatzung – das macht uns Sorgen“, sagt Linß.

Mittlerweile hat er sich mit seinen Bedenken an die Hafenbehörde gewandt. In einem Gespräch soll noch in diesem Monat nach Lösungen gesucht werden. Tim Cordßen, Sprecher des Wirtschafts- und Häfenressorts, schickt jedoch vorweg: „Die Hafenlotsen waren an dem Aus-

schreibungsverfahren beteiligt. Sie wussten, welcher Bootstyp zum Einsatz kommen soll, und hatten dagegen keine Bedenken.“ Beide Bewerber – neben dem deutsch-norwegischen Gemeinschaftsunternehmen war das die bislang in Bremerhaven tätige Lotsbetriebs GmbH Mecklenburg-Vorpommern – seien gleichermaßen für fachlich geeignet befunden worden. Den im Hafen kursierenden Vorwurf, die Behörde wolle auf Kosten der Sicherheit der Lotsen Geld sparen, weist er zurück: „Die Sicherheit der Hafenlotsen hat für uns höchste Priorität. Wir nehmen die Bedenken ernst.“ Im Moment gebe es jedoch keinen Anlass, an der Vergabeentscheidung zu zweifeln.

Auch Hafenkaptän Andreas Mai verteidigt den Zuschlag an die Norweger. Er hat mit der norwegischen Küstenwache und den Stammbesatzungen der Boote gesprochen. „Ich sehe im Moment keinen Grund, an der Eignung der Fahrzeuge zu zweifeln“, sagt er. Den Besatzungen müsse man eine gewisse Eingewöhnungsphase in die Bedingungen des Reviers zugestehen.



Im Januar sind die norwegischen Lotsenversetzer in Bremerhaven eingetroffen. Mittlerweile haben sie den Dienst aufgenommen. Foto: Eckardt