

*Rätselhafter Grinsekater:  
Jahrzehntlang spülte der Atlantik analoge  
Garfield-Telefone in der Bretagne an.  
Erst Anfang des Jahres fand man  
die Ursache dafür*



# Raub der Wellen

Millionen von Containern schippern über die Weltmeere. Was genau in ihnen steckt, wissen oft nicht einmal die Schiffsbesatzungen. Für **Transportversicherer** sind solche Risiken schwer zu berechnen. Sie fordern besseren Einblick und mehr Sicherheitsdenken – schon an Land

**T**ausende Tonnen Güter landen jedes Jahr im Meer. Oft ist es Müll, der – absichtlich oder aus Versehen – über Bord geht, manchmal sind es ganze Schiffsladungen. Und einiges spülen die Wellen zurück an Land. So spuckte der Atlantik in der Bretagne drei Jahrzehnte lang Plastiktelefone mit dem Gesicht des Comic-Katers Garfield an den Strand. Erst kürzlich fand man die Ursache: In einer Felspalte verrottete seit den 1980er-Jahren ein Container und gab nach und nach seine Ladung frei. Von welchem Schiff er einst fiel, ist nicht bekannt. Garfields selbstgefälliges Grinsen wird so zum Symbol für gleich zwei Probleme: für die



Vermüllung der Weltmeere und für die immensen Kosten durch all die verlorene Fracht – für die letztlich die Versicherer aufkommen müssen. 568 Container fallen dem World Shipping Council (WSC) zufolge im Schnitt jährlich ins Meer, ganz einfach beim Transport. Rechnet man Havarien mit ein, sind es knapp 1600 Container. Das Bundesverkehrsministerium kam 2013 sogar auf noch höhere Zahlen: Demnach gehen jährlich sogar 2500 bis 10.000 Container verloren.

Und das Risiko wächst. Als der Container mit den Garfield-Telefonen über Bord ging, transportierten die größten Frachter etwas mehr als 3000 TEU. Die Abkürzung steht für Twenty-foot Equi-

valent Units, also 20-Fuß-Container. Die „MSC Zoe“, von deren Deck in einer Sturmnacht Anfang dieses Jahres 345 Container in die Nordsee fielen, schafft mehr als sechsmal so viel – und ist mit ihren 19.000 TEU noch nicht einmal der größte Frachter auf den Ozeanen.

„Eine ‚MSC Zoe‘ reicht schon aus, um die Jahresstatistik für solche Containerverluste weltweit zu verderben“, sagt Christian Denso vom Verband Deutscher Reeder. Angesichts der insgesamt rund 130 Millionen Container, die 2016 laut jüngsten Zahlen des WSC verschifft wurden, wirkt die Verlustrate zwar verschwindend gering. Doch je mehr Fracht die Schiffe an Bord haben, desto größer ist das Risiko bei jeder einzelnen Fahrt.

#### Schwierige Kalkulation für Schiffsversicherer

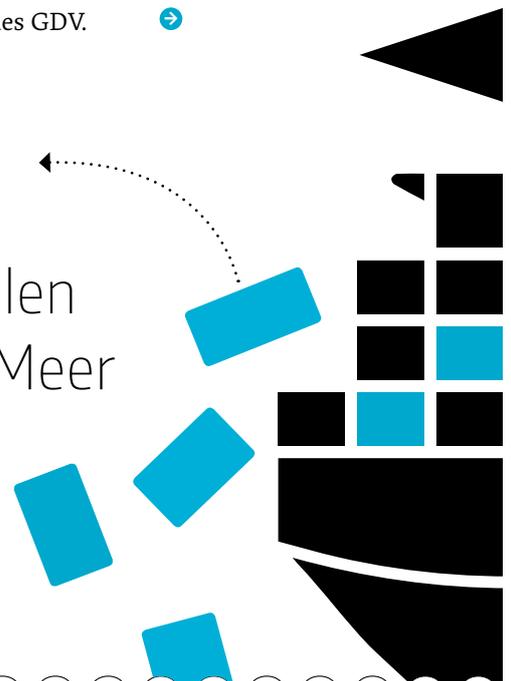
Die Versicherungen für diese Fahrten werden dennoch nicht teurer, im Gegenteil: Trotz der Gefahrenlage sind „die Prämien in der Warentransport- und auch in der Seekaskoversicherung seit vielen Jahren unter Druck“, schreibt Edgar Puls, Vorstand des Industrieversicherers HDI, in einem aktuellen Fachbeitrag. Die Risiken seien kaum kalkulierbar.

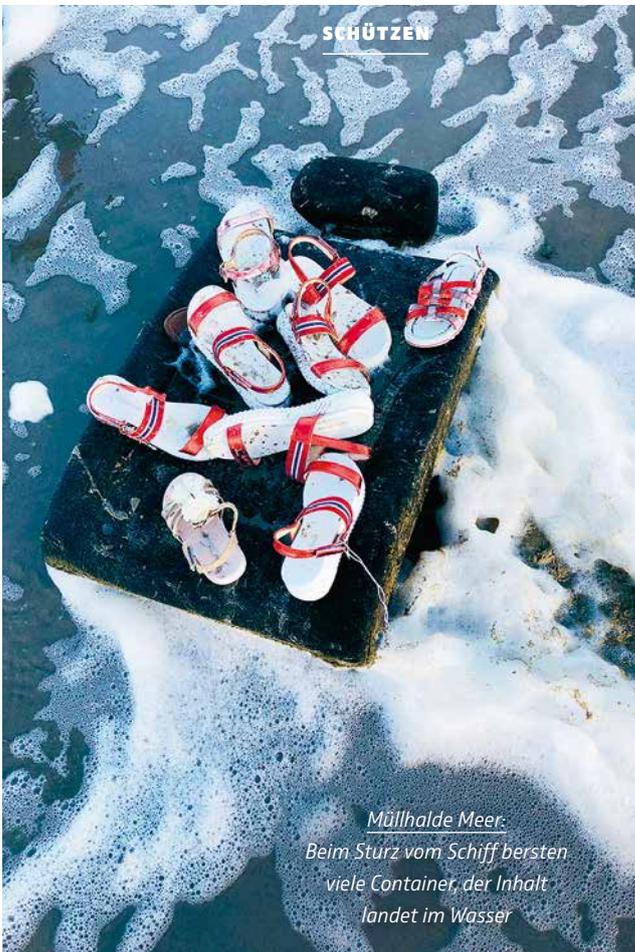
Dabei hat sich die Sicherheit der Frachtschiffe eigentlich erhöht. Gerade die ganz großen Pötte liegen vergleichsweise ruhig im Wasser. Zu einem sogenannten Aufschaukeln, das wohl auch im Fall der „MSC Zoe“ die Unglücksursache war, kommt es daher seltener. Aber die Gefahr bleibt. „So etwas passiert“, konstatiert Uwe-Peter Schieder, Schifffahrtsexperte des GDV. →

# 568

## Container fallen pro Jahr ins Meer

*Von dieser Durchschnittszahl geht der World Shipping Council aus. Umweltschützer halten die **Dunkelziffer** für weitaus höher*





*Müllhalde Meer.  
Beim Sturz vom Schiff bersten  
viele Container, der Inhalt  
landet im Wasser*

Die Ursache liegt nicht zuletzt in der Bauweise moderner Superfrachter. Weil ihre Hecks flacher sind, steigt die Gefahr, dass unter dem Schiff durchrollende Brecher starke vertikale Beschleunigungskräfte verursachen. Dafür sind die sogenannten Twistlocks, mit denen die aufgetürmten Container untereinander befestigt sind, nicht ausgelegt. Sie wirken vornehmlich gegen waagerechte Belastungen. Deshalb hätten sich früher offenbar gelegentlich Twistlocks gelöst, so Schieder.

Das Problem hat man inzwischen in den Griff bekommen. Zusätzlich gibt es Stangen, die die einzelnen Containertürme halten. Versagt allerdings eine dieser Sicherungen bei stürmischer See, kann ein solcher Turm stürzen – und andere, benachbarte wie Dominosteine mit sich reißen.

### Die Fehler werden schon an Land gemacht

Damit kommt Schieder zum vermeintlich größten Übel der Containerschifffahrt: „Die Stahlstangen, die die Container gegen seitliche Bewegungen sichern, sind für ein bestimmtes Ladungsgewicht ausgelegt. Wenn die Container falsch deklariert sind oder die Ladung im Container schlecht gesichert ist, wirken aber ganz andere Kräfte auf die Stangen.“ Stückgutschiffe wurden früher im Hafen unter Aufsicht der Besatzung beladen und gesichert. Im Containerzeitalter ist das anders: Die Stahlboxen werden irgendwo an Land befüllt und

## Box über Bord! Versicherungsfälle auf hoher See

1

### „Pacific Adventurer“

verliert 2009 vor Australien 31 Container mit Chemikalien.

2

### „Rena“

läuft 2011 vor Neuseeland auf ein Riff, fast 1400 Container müssen geborgen werden.

3

### „MOL Comfort“

zerbricht 2013 im Arabischen Meer, ein Großteil der gut 4000 Container stürzt in die See.

4

### „MSC Zoe“

verliert im Januar 2019 wegen eines Sturms vor Borkum 345 Container.

verschlossen auf die Schiffe gestapelt. Reeder und Schiffsbesatzung wüssten oft gar nicht genau, was sie transportieren, sagt Schieder. Er kennt Fälle, in denen tonnenschwere Granitblöcke aus China ohne echte Sicherung in Seecontainer gestellt wurden. Nach dem Transport war die Box an beiden Seiten massiv ausgebeult. „Wenn die Ladung im Container wie eine Abrisssbirne hin und her schwingt, dann kann die Ladungssicherung das nicht halten“, sagt der frühere Kapitän. Es seien fast immer menschliche Fehler, die zum Verlust von Containern führten. „Und die werden fast ausschließlich an Land gemacht“, meint der Experte.

Um diese Fehler abzustellen, hat eine internationale Arbeitsgruppe unter Mitwirkung des GDV die Richtlinien für das Packen von Ladung (CTU) verbessert. HDI-Vorstand Puls fordert zusätzlich einen tieferen Einblick in die Warenströme: „Jeder Gewürzstreuer im Supermarkt ist mit einem Strichcode gekennzeichnet“, sagt er. Auch Seetransporte müssten besser deklariert werden. „Weder unsere Transportkunden, noch Reedereien, noch wir als Versicherer wissen, wo sich welche Ware gerade befindet.“ Von etwaigen Verlusten erfahre man erst spät.

Auch für die Reeder sind die Container oft genug eine Blackbox. „Unser größtes Risiko ist falsch deklarierte Ladung“, sagt Verbandssprecher Denso. „Natürlich transportieren wir auch Gefahrgut – unter strengen Sicherheitsbestimmungen. Aber dafür müssen wir eben auch wissen, dass es sich um solche Spezialladung handelt.“ Zumal von heruntergefallenen Gefahrgutcontainern eine größere Bedrohung ausgehe.

Das sieht auch der Umweltschützer Michael Meyer-Krotz so. Doch während es den Reedern vor allem um ihre Zuverlässigkeit geht, hat der Greenpeace-Campaigner in erster Linie die Umwelt im Blick. Das Problem sei die Summe der Dinge, die im Meer landeten. „Wir häufen eine riesige Müllhalde an“, sagt er. Denn Container seien zwar stabil, aber nicht dafür ausgelegt, aus großer Höhe auf das Wasser zu krachen. „Sie zerbersten“, sagt Meyer-Krotz. Ihr Inhalt landet in den Wellen – und manchmal an den Stränden der Bretagne. ←