

Absolute Sicherheit gibt es nicht

Gleich drei Mal sind Güterverkehr und Logistik in dieser Woche in die Schlagzeilen geraten – was üblicherweise nichts Gutes verheißt. Dennoch ist Aktionismus auch hier überhaupt nicht angebracht.



Von Heinrich Klotz

Sie hat gerade keinen guten Lauf, die Transport- und Logistikbranche. Zwar stimmen Wirtschafts- und Unternehmenszahlen durchaus, aber es geht mal wieder ums Image: Güterverkehr rückt durch eine Häufung teils dramatischer, teils glimpflich verlaufener Unfälle ins grelle Licht der Öffentlichkeit. Das ist nicht gut – nicht für den Ruf und meist auch nicht fürs Regelwerk, das schnell durch politische Schnellschüsse aufgebläht wird.

Da sind – ziemlich nah dran aus deutscher Sicht – die Dänen, die gerade die Ursachen für das schwere Zugunglück vom vergangenen Mittwoch aufarbeiten. Ja: Das muss unbedingt sein, damit sich so etwas möglichst nicht wiederholt. Aber gleich ein Fahrverbot für Taschenwagen im Kombinierten Verkehr durch Dänemark verhängen? Nur auf den Verdacht hin, dass eine Technik unsicher sein könnte, die seit Jahrzehnten Hunderttausende von Sattelaufliegern ohne schwere Unfälle durch ganz Europa transportiert hat? Das ist politischer Aktionismus pur, bar jeder Vernunft.

Liebe Dänen: Ihr habt so tüchtige Havarieexperten! Warum lasst ihr die nicht erst mal ihre Arbeit tun?

Minister Lies entert die „Zoe“

Ähnlich forsch preschte auch Niedersachsens Umweltminister Olaf Lies vor, als dem Containerriesen „MSC Zoe“ im Sturm auf der Nordsee – demselben, der mutmaßlich auch die Züge in Dänemark

kollidieren ließ – Hunderte von Containern abhanden kamen. Allerdings liegt der Minister mit seiner Anregung, Gefahrgutcontainer lieber unten im Schiff statt über Deck zu lagern, haarscharf daneben. Nicht umsonst stauen die Reeder solche Boxen so weit oben: Sie sind eher brandgefährdet und können bei Bedarf schnell erreicht werden, um größeren Schaden abzuwenden. Aber der Minister wollte wohl lieber seinen Punkt machen – so wie auch die Rechtspopulisten in Dänemark, denen offensichtlich ihr Punktekonto vor wirtschaftlicher Vernunft und Ratio geht.

Es wird immer einen Sturm, eine Welle, eine Konstellation geben, an die vorher leider niemand gedacht hat.

Und schließlich, Unfall Nummer drei, brennt 800 Seemeilen vor der kanadischen Küste ein Containerschiff. Kleiner als die „MSC Zoe“, aber inzwischen von der Besatzung aufgegeben – und im Eigentum der deutschen Reederei Hapag-Lloyd. Was uns zugegebenermaßen stärker aufhorchen lässt, weil Kanada ja sonst doch weit weg ist. Noch gibt es keine Ursachenforschung – noch wird gelöscht. Doch schon steht die Frage im Raum: Was ist eigentlich los mit „den Containerschiffen“? Auf die Antworten kann man gespannt sein, auf die erwartbaren Schnellschüsse auch.

Zwei Themen sind in diesem Zusammenhang noch interessant. Zum einen die Frage, ob jetzt auch Transport und Logistik von den Folgen des Klimawandels eingeholt

werden. Wie beherrschbar sind weltweite Transportketten in Zeiten steigender Meeresspiegel, gigantischer Niederschlagsmengen, toben der Stürme? Werden unsere Regelwerke, unsere technischen Normen dem noch gerecht? Losgelöst davon, ob man den Sturm in der Nordsee als „normal“ oder „Klimawandelbedingt stärker“ verbucht: Hier gibt es Handlungsbedarf.

Wir verdrängen die Risiken

Die Häufung von Unfällen in der vergangenen Woche zeigt aber auch, wie sehr wir die Risiken verdrängen, die wir tagtäglich mit weltweiten Transportströmen eingehen. Könnten uns solche Ereignisse sonst so überraschen, wenn schon – vielleicht – eine gebrochene Halterung ausreicht, dass Züge kollidieren oder Schiffe in Seenot geraten? Vermutlich perfekte Technik vermittelt eine trügerische Sicherheit, die nur zu schnell verfliegt, wenn genau das eintritt, woran leider keiner gedacht hatte.

Digitalisierung wird auch hier einiges leichter machen. Königszapfen, die melden, wenn sie sauber verriegelt sind (oder auch nicht); Container, die selbstverständlich geortet werden können – auch unter Wasser. Verschleißteile, die sich selbst überwachen und Erneuerungsbedarf melden – das alles ist heute kein Zauberwerk mehr. Wir können also besser werden.

Klar ist aber auch: Es wird immer einen Sturm, eine Welle, eine Konstellation geben, an die keiner gedacht hat. Absolute Sicherheit gibt es nicht – auch nicht in der Logistik.

ANALYSE SEITE 3
TRANSPORT & LOGISTIK SEITE 7

 Ihre Meinung zum Leitartikel
klotz@dvz.de

Leserbrief


„Gefahrgut hat einen Nachteil: Es ist gefährlich“

www.dvz.de / 4. 1. 2019, Lies zu Frachter-Havarie

Ich frage mich, wenn ich so etwas lese, warum Minister immer erst nach einer solchen „Katastrophe“ darauf kommen, dass etwas geändert werden müsste. Haben die keine Ahnung, was draußen vor ihrer Bürotür alles passiert? Was machen deren Referenten und andere Mitarbeiter? Sitzen die auf den Händen und warten, bis etwas zu ihnen vordringt? Gefahrgut hat einen großen Nachteil: Es ist gefährlich. Wenn man weiß, dass auf Schiffen Container über Bord gehen, wenn das Schiff in eine Notlage gerät, sollte man doch davon ausgehen, dass die Verpackung des Gefahrgutes so ausgelegt sein muss, dass es im Falle eines ungewollten oder gewollten Überbordgehens nicht beschä-

digt werden kann und die Umwelt schädigt. Vielleicht sollte man mal darauf aufmerksam machen, dass auch diejenigen, die die Welt gefährden, keine Ausweichmöglichkeit auf einen anderen Planeten haben und Verantwortung für ihre Nachkommen tragen, diesen eine verhältnismäßig bewohnbare Erde zu hinterlassen. Ich denke, als Umweltminister sollte man einen etwas größeren Weitblick besitzen als bis zum eigenen Tellerrand und bereits im Vorfeld tätig werden.

Karl A. Selig

 Auch Sie wollen Ihre Meinung äußern?
Dann schicken Sie eine Mail an leserbrief@dvz.de