



**Gruppendynamik.** Das Offshore-Sicherheitstraining des Rostocker Unternehmens ISC hat viele Facetten. Im Zentrum steht aber immer die gegenseitige Unterstützung der Crew-Mitglieder.

**Höhentraining.** Das Abseilen aus großer Höhe ist nur eine der besonderen Herausforderungen, vor denen die Seminarteilnehmer stehen.

**Nautiker.** Kursteilnehmer Hannes Arndt ist bei NSB als Zweiter Offizier auf einem Errichterschiff eingesetzt.

# Sicherheit in jeder Situation

**| Offshore-Trainings |** Immer mehr deutsche Reedereien engagieren sich im boomenden Offshore-Windgeschäft. Manche Windparkbetreiber fordern, dass jedes Crewmitglied zuvor definierte Sicherheitsseminare absolviert haben muss. Ein Trainingsbesuch. Text: Hans Wille, Fotos: Ronald Frommann

Hannes Arndt steht mit dem Rücken zum Abgrund. Direkt hinter seinen Schuhsohlen endet die Plattform des Kletterturms, unter ihm: zehn Meter gähnende Leere bis zur Kaianlage im Rostocker Fischereihafen. Der Nautiker trainiert „Working at Heights“, das Abseilen aus der Höhe, bei ISC, dem Anbieter für GWO-Sicherheitstrainings in der Ostseemetropole Rostock. Die ISC Training & Assembly GmbH sitzt seit dem Jahr 2008 im Gebäude der Seemannschule des AFZ, des Aus- und Fortbildungszentrums Rostock. Am Körper trägt Arndt das Gurtsystem seiner PSA, seiner persönlichen Schutzausrüstung gegen Absturz. Daran hat er am Rücken das Sicherungsseil gehakt, das durch ein Höhensicherungsgerät läuft. Es

ist über Kopfhöhe am Kletterturm befestigt und funktioniert wie der Sicherheitsgurt im Pkw. Mit einem beherzten Ruck überzeugt sich Hannes Arndt, dass die Mechanik auch wirklich reagiert. Das eigentliche Arbeitsseil läuft durch das automatische Abseilgerät, das Arndt in die Brustöse an seiner PSA geklinkt hat. Damit wird sich der 34-Jährige gleich kontrolliert nach unten kurbeln. Doch zunächst muss er den Schritt in den Abgrund wagen. Ein letztes Mal zieht er die beiden Seile stramm, sodass er nur wenige Dezimeter fallen kann. Er hält sich mit einer Hand an dem Geländer der Plattform fest, stellt sich mit den Zehenspitzen auf die Kante und legt sein Körpergewicht langsam nach hinten, bis er in den Seilen hängt. Jetzt kommt der schwierige Moment: Der gelernte Seemann lässt das Geländer

los und nimmt anschließend die Füße von der Kante des Turms. Nun schwingt er frei in der Luft.

**| Vertrauen in die Technik |** „Beim ersten Mal war das eine echte Herausforderung“, sagt Arndt. „Der Moment, in dem du freiwillig den Boden unter den Füßen aufgibst, war verdammt noch mal nicht einfach.“ Das eigentliche Abseilen sei dagegen keine große Kunst, sagt er, nachdem er sich bis zur halben Höhe des Übungsturms heruntergelassen hat, um dort einen Kollegen, der vermeintlich bewusstlos im Seil hängt, auf seinen eigenen Haken zu übernehmen und sicher auf den Boden zu bugsieren. Inzwischen hat der Zweite nautische Offizier der Reederei NSB aus Buxtehude Übung darin, seiner PSA und den Seilen zu vertrauen. Heute ist er zum dritten Mal bei dem Refresher-Kurs „Working at Heights“, denn die deutsche Berufsgenossenschaft ETEM, die für Energieversorgungsunternehmen zuständig ist, fordert jähr- ➔





→ lich das Auffrischen der komplexen Handgriffe. „Es ist auch sinnvoll, dass ich das jedes Jahr wiederhole. Denn in meinem Arbeitsalltag habe ich das zum Glück noch nie gebraucht.“

**| Vorgabe vom Betreiber |** Seit 2013 setzt ihn sein Arbeitgeber als Nautiker auf dem Jack-up Vessel „MPI Enterprise“ ein, einem Schwerlastschiff mit Dynamic Positioning System, das derzeit die Windräder im Windpark Nordergründe im Bereich der Wesermündung antiefert und aufbaut. Bevor Hannes Arndt den Wechsel vom Handelsschiff auf das Errichterschiff vollziehen konnte, musste er das GWO-Training „Working at Heights“ absolvieren. So fordert es die wpd AG, der Bauherr und zukünftige Betreiber des Windparks.

Die Global Wind Organisation ist sozusagen die Arbeitsschutzorganisation der

Offshore-Windbranche. Zwar sind ihre Anforderungen in keinem Land gesetzlich bindend, aber nahezu alle Bauherren und Betreiber einer OWEA, einer Offshore-Windenergie-Anlage, haben sich auf die weltweiten GWO-Standards geeinigt. Ihr Hausrecht erlaubt es ihnen, von jedem Menschen, der in das Areal einer OWEA fährt, ausgewählte Trainings zu fordern.

Den Sinn, weshalb Seeleute, die ja eigentlich nicht ihr Offshore-Schiff verlassen, solche GWO-Trainings brauchen, erläutert Volker Seibert, Geschäftsführer von ISC: „Für einen Notfall sind natürlich in der Regel alle verfügbaren Fahrzeuge in das Rettungskonzept involviert, das jeder Windpark vorhalten muss.“ Daher müssen alle Seemänner wissen, wie sie sicher auf eine Plattform oder einen Windturm übersteigen können – beispielsweise, um von dort Verletzte zu bergen.

„Auch das habe ich zum Glück noch nicht erlebt, aber tatsächlich kommt es immer mal wieder vor, dass ich für meinen eigenen Crew-Wechsel eine Offshore-

Windanlage betreten muss“, sagt Arndt. Das heißt in der Praxis, dass er von dem schwankenden Schiff auf die starre Boat-Landing-Anlage übersteigt. Und die 20 Meter hohe Leiter hochklettert, bis er auf der sicheren Plattform steht.

**| Seeleute als Vorbild |** Für das Boat Landing Training zieht Hannes Arndt den Überlebensanzug an, den er als Seemann natürlich kennt. Neu sind ihm indes die Kommandos, die ihm die Deckshand zuflutet: „Advance“, wenn er an der Reihe ist, nach vorne zu treten, „Transfer“ wenn er sich in den Sicherheitsgurt, der von oben kommt, einklinken und den Übertritt vollziehen soll.

„Natürlich haben die Seeleute die Welle im Blut“, sagt ISC-Chef Seibert. „Einer wie Hannes Arndt weiß ganz genau, dass er in dem Moment übersteigt, wenn das Schiff oben auf einer Welle steht, und dann zügig einige Schritte hochklettert. Aber gerade deswegen haben die Seeleute eine Vorbildfunktion: Wenn sie einfach nach Gefühl übersteigen würden, dann würden sie die



**Rettungsübung.** Etliche Trainingsbestandteile kennen Seeleute schon von ihren Aus- und Fortbildungen – etwa der Befähigung nach STCW, die alle fünf Jahre erneuert werden muss.

## Wie viel Training tut not? Das ist oft auch Verhandlungssache

••• Nicht alle Windparkbetreiber erwarten die gleichen Sicherheitstrainings. Es ist immer Bestandteil der Charterverhandlungen, welche Trainings eine Schiffsbesatzung vorweisen muss. Es gibt durchaus Windparkbetreiber, die von den Crews das komplette Programm

aller GWO-Trainings einfordern, also GWO First Aid, GWO Fire Awareness, GWO Manual Handling und sogar das GWO Sea Survival, obwohl das eine abgespeckte Version des STCW ist, dem Standard für die seemannische Ausbildung. „Das liegt vermutlich daran, dass

manch ein Betreiber die sichere Seite wählt“, meint ISC-Geschäftsführer Volker Seibert. Der bessere Weg wäre es seiner Ansicht nach, die Crewmitglieder basierend auf einer konkreten Gefährdungsbeurteilung auszubilden. Dann könnte er bei den Seeleuten die Skills

aus dem STCW voraussetzen und nur die zusätzlich für diesen Windpark benötigten Fähigkeiten trainieren. „Wenn Windparkbetreiber und Reedereien das wünschen, berate ich sie bei den Charterverhandlungen dazu. Das kann für alle Beteiligten eine schlanke Lösung bedeuten.“

**Ausstieg.** Bei der Versorgung von Offshore-Anlagen sind oft Hubschrauber im Einsatz.

## Sonderfall HUET – Befreiung nach Absturz

••• Hannes Arndt musste auch den Kurs HUET belegen, das „Helicopter Underwater Escape Training“, bei dem er gelernt hat, wie er sich aus einem Hubschrauber retten kann, falls der ins Meer gestürzt ist. Ohne dieses Training dürfte er nicht mit einem Helikopter zur Baustelle fliegen. Das ist zwar nicht sein üblicher Weg zur Arbeit, aber da der Betreiber den HUET von jedem Menschen in seinem Windpark fordert, musste er das eintägige Training absolvieren. Der HUET ist ein Sonderfall, weil es kein Modul der Global Wind Organisation GWO ist. Dieses Training wird seit Jahrzehnten schon als Voraussetzung für den Transport mit einem Hubschrauber gefordert – etwa im Offshore-Business mit Öl und Gas. „Selbstverständlich bieten wir auch den HUET an“, so Volker Seibert, der Geschäftsführer von ISC, dem Rostocker Anbieter für Offshore-Wind-Sicherheitstrainings. „Bei uns kann eine Reederei alle Sicherheitstrainings für das maritime Windgeschäft buchen.“

anderen in Gefahr bringen, die das nicht im Blut haben, aber glauben, sie könnten das auch ohne Kommandos.“

Überhaupt die „Landarbeiter“, wie Hannes Arndt die Gäste auf seinem Errichterschiff nennt, also die eigentlichen Offshore-Mitarbeiter, für die das Leben an Bord neu ist: „Wir haben derzeit rund 35 Nicht-Seeleute an Bord. Denen muss ich erklären, wie es auf einem Schiff zugeht, welche Sicherheitsregeln sie zu beachten und wie sie sich im Notfall zu verhalten haben.“

Es sei schon speziell: Rein seemannisch sei er deutlich weniger gefordert als auf einem Handelsschiff. Andererseits habe er sich erst einmal daran gewöhnen müssen, dass er außerhalb der Brücke im-

mer einen Helm zu tragen habe, wenn sich das Schiff im Windpark befindet.

Die Offshore-Mitarbeiter, mit denen zusammen Arndt heute den „GWO Refresher Working at Heights“ absolviert hat, bleiben noch zwei Tage länger im Rostocker Freihafen. Ab morgen werden die Frauen und Männer, die von Beruf Elektriker oder Malerin, Schweißer oder Ingenieurin sind, bei ISC das GWO-Training „Sea Survival“ absolvieren, das für alle verpflichtend ist, die eine OWEA betreten – außer für Seeleute, die den Umgang mit einem wasserdichten Überlebensanzug, mit einer Rettungsinsel und weiteren Rettungs- und Signalmitteln nicht noch einmal lernen müssen.

Schließlich sind diese Kursinhalte Bestandteil des globalen Sicherheitsstan-

dards STCW („Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers“), den jeder Seemann – egal ob Nautiker oder Techniker – sowieso alle fünf Jahre trainieren muss.

**| Auf Augenhöhe |** „Letztendlich müssen alle Beteiligten im Offshore-Windpark auf dem gleichen Sicherheitslevel agieren“, sagt Volker Seibert, der selber jahrelang Spezialmontagen im Offshore-Geschäft geplant und geleitet hat: „Nicht nur die eigentlichen Offshore-Arbeiter, sondern auch die Stewards und Köchinnen, die auf den Wohnschiffen oder Wohnplattformen für Klarschiff sorgen, und eben auch die Crews der beteiligten Schiffe: Es ist das Team, das draußen gilt.“ •••