

Bergen mit Reserve

Der Streit um die Leistungskriterien der neuen Notschlepper ist beendet.

Nord- und Ostsee bekommen stärkere Schlepper. Von Peter Andryszak



Der Schutz der Küste war unumstritten. Nur wie ist die Küste am besten zu schützen? Da stritten Verkehrsministerium, Landesministerien, Bundestag und zahlreiche Umwelt- und nautische Verbände über die richtige Strategie.

Jetzt ist der Kurs entschieden. Am 29. Juni ist der Bundestag der Empfehlung seines Verkehrsausschusses gefolgt und hat der Regierung aufgetragen, ihrem Notschleppkonzept für Nord- und Ostsee als einem zentralen Bestandteil der deutschen maritimen Notfallvorsorge ein sehr hohes Schutzniveau zuzuerkennen. Der Streit ist nun Vergangenheit und ein Bau zweier Notschlepper kann zügig auf den Weg gebracht werden. „Die neuen Schlepper können schnelle und zuverlässige Hilfe gewährleisten“, freut sich Dr. Margit Wetzel, Sprecherin der SPD Küstengang. Die Formel lautet jetzt: 200 t Pfahlzug für die Nordsee, 100 t für die Ostsee.

Im Rahmen einer Aufarbeitung der „Pallas“-Havarie 1998 vor der nordfriesischen Küste mit ihren beträchtlichen Umweltschäden und den daraus resultierenden Empfehlungen der „Großbecker-Kommission“ wurde ein ressortübergreifendes Projekt zur maritimen Notfallvorsorge eingerichtet. Im Rahmen eines Teilprojektes (TPG 1) entstand in den Jahren 2000/2001 das Not-

schleppkonzept, mit dem Ziel, eine dem Risikopotenzial in Nord- und Ostsee angemessene Pfahlzugkapazität sicherzustellen und die Ausrüstung der Notschlepper zu optimieren. Dieses Konzept, so ließ es Mitte Juni das Havariekommando verlauten, wird fortlaufend weiter entwickelt: „Regelmäßig üben die Gewässerschutzschiffe des Bundes („Mellum“, „Neuwerk“, „Scharhorn“ und „Arkona“) gemeinsam mit den Schleppern privater Berger das Notschleppen von großen Schiffen.“


Drei Schlepper in der Nordsee

Zurzeit kann in der Nordsee auf drei Notfallschlepper zurückgegriffen werden. Dabei bilden aus Sicht der Schifffahrtsverwaltung die bundeseigenen Fahrzeuge „Mellum“ (Pfahlzug 110 t) und „Neuwerk“ (110 t) das Rückgrat des Konzeptes. Gestärkt werden die beiden Gewässerschutzschiffe dabei von dem hinzugecharterten (über lange Zeit) stärksten deutschen Bergungsschlepper BMS „Oceanic“ (179 t), der permanent auf Stand-by-Position nördlich Norderney liegt. Auf ihm befindet sich auch das „Boarding Team“ für die Nordsee. Darüber hinaus existiert eine Unterstützungsvereinbarung zwischen der Bundesrepublik Deutschland und den Niederlanden.

In der Ostsee steht seit 1998 die „Schar-

horn“ (40 t) zur Verfügung, deren Ausrüstung im Jahre 2002 optimiert wurde. Das neue Schadstoffunfallbekämpfungsschiff (SUBS) „Arkona“ (40 t) kam im Oktober 2004 kam hinzu. Darüber hinaus hat der Bund mit „Fairplay 26“ (Warnemünde/65 t), „Fairplay 25“ (Saßnitz/65 t) und „Bülk“ (Kiel/40 t) drei private Notschlepper gechar-





FAIRPLAY unterstützt
seit Jahren mit zwei
Schleppern in der Ostsee
die Bundesschlepper



dender Schiffe mit einem hohen Anteil an Gefahrgutladung sowie dem in der Realisierung befindlichen Jade-Weser-Port in Wilhelmshaven, der Umschlaghafen für Mega Containerschiffe, für Gastanker und für Chemikalien werden wird“, heißt es dazu in dem Koalitionsantrag an den Bundestag, „müsste das Notschleppkonzept der Bundesregierung aktualisiert und überarbeitet werden.“ Daher müsse als Ersatz für den Hochseeschlepper „Oceanic“ für die Nordsee ein Schlepper vorgehalten werden, der bei einem auf 6 Meter reduzierbaren Tiefgang die Leistung von 200 t Pfahlzug und 19,5 kn Geschwindigkeit erbringt. Zudem müsse dieser gemäß den Richtlinien des Germanischen Lloyds (GL) für den Einsatz in gefährlicher Atmosphäre geeignet sein.

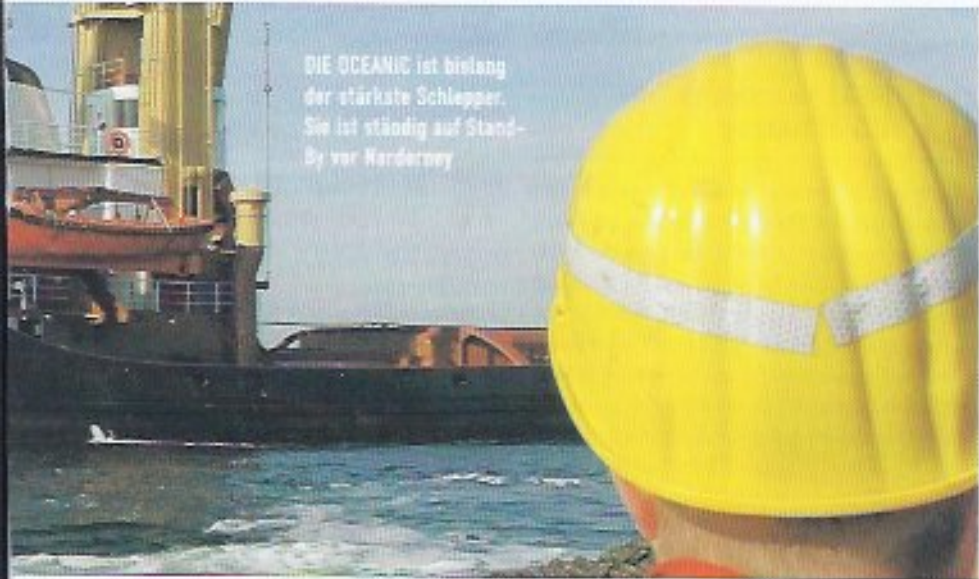
100 t Pfahlzug in der Ostsee

Für die Ostsee hingegen müsse ein Notschlepper vorgehalten werden, der 100 t Pfahlzug Leistung bei einer Geschwindigkeit von 16,5 kn erbringe und nach den Richtlinien des GL für den Einsatz in ölbedecktem Gewässer geeignet sei. Zusätzlich brauche dieser auch eine Gasspür- und Warnanlage zum Erfassen einer gefährlichen Atmosphäre. Als sehr bedeutungsvoll erscheint es den Parlamentariern auch, dass die neuen Schlepper die Bundesflagge führen und im deutschen Erstregister eingetragen sind. Die Besatzungen aller Notschlepper müssen zudem die deutsche Sprache in Wort und Schrift beherrschen. ■

www.wsv.de, www.havariekommando.de,
www.sdn-web.de, www.kuestenschutz.com

tert. Auf das Ostsee-„Boarding-Team“ kann innerhalb einer Rüstzeit von einer Stunde zurückgegriffen werden. Zukünftig sollen statt „Oceanic“ und „Fairplay 26“ die bei den neu zu bauenden Privatschlepper auf Dauer Dienst tun.

„Vor dem Hintergrund generell zunehmender Verkehrszahlen und größer wer-



DIE OCEANIC ist bislang
der stärkste Schlepper.
Sie ist ständig auf Stand-
By vor Rardorsey