

**Pressesprecher
Bernd Sanders**Landeshaus
24100 Kiel
Telefon 0431-988-1440
Telefax 0431-988-1444
Internet: <http://www.landsh.de/cdu-fraktion/>
e-mail: fraktion@cdu.landsh.de**PRESSEMITTEILUNG****Nr. 39/02 vom 25. Januar 2002****TOP 18****Heinz Maurus: Dauerhafte Stationierung eines leistungsfähigen Hochseeschleppers in der Deutschen Bucht für Schiffs- und Küstensicherheit unerlässlich**

Seit 1998 diskutieren wir hier immer wieder die langfristige Stationierung eines leistungsfähigen Hochseeschleppers in der Deutschen Bucht. An Beschlüssen und Resolutionen mangelt es wahrlich nicht und dies nicht erst seit der Pallas-Havarie. Doch den Worten folgten bis heute wenige Taten. Man sollte doch eigentlich davon ausgehen können, dass es ein gemeinsames Anliegen vom Bund und Küstenländern ist, einen hohen Sicherheitsstandard für unsere Küsten zu gewährleisten.

Doch diese immer wiederkehrende erforderliche Diskussion nach mehr Küstensicherheit kommt einem Bohren dicker Bretter gleich. Und ich sage Ihnen, wir haben kein Verständnis mehr dafür, dass es eines ständigen Kampfes von Küstenbewohnern, Verbänden, Gemeinden, Landkreisen und der Landtage bedarf, um diesem Ziel auch nur ein Stückchen näher zu kommen. Die Sicherheit für die internationale Schifffahrt in Nord- und Ostsee muss im Zentrum aller politischen Zielstellungen für den Zuständigkeitsbereich unserer Hoheitsgewässer liegen. Der Schutz von Mensch und Natur erfordert hier entschlossene Maßnahmen zur dauerhaften Gewährleistung wirksamer, maritimer Notfallvorsorge. Deshalb dürfen keine Sicherheitslücken bezüglich der Notschleppkapazitäten in Nord- und Ostsee entstehen. Dies darf für uns keine Leerformel sein. Hier steht die Bundesregierung in der Pflicht.

Nun flatterte uns ja vorgestern um 17.26 Uhr – wie ganz zufällig – die DPA-Meldung mit der Nachricht einer europaweiten Ausschreibung eines Anschlussvertrages für den am 15. April auslaufenden Chartervertrag der „Oceanic“ auf den Tisch. Positiv daran ist, nach den Diskussionen der letzten Monate, dass offenbar die Tiefgangsbeschränkung auf maximal sechs Meter vom Tisch ist. Positiv ist, dass Bestandteil der Ausschreibung die Voraussetzung des Führens der Bundesflagge und der Eintrag im Deutschen Schiffsregister ist. Positiv ist, dass damit die „Oceanic“ die Chance einer neuen Anschlusscharter erhält. Offen ist die Vertragsdauer. Ist sie tatsächlich längerfristig, also über sechs Monate hinaus? Oder handelt es sich wieder

nur um eine kurzfristige Charter? Bedenklich ist, dass die Zielvorgaben Pfahlzug 160 Tonnen und Geschwindigkeit

bis zu 17,5 Knoten für den neuen Notseeschlepper offenbar wieder dem von den Fachverbänden kritisierten Abschlussbericht einer Expertenrunde des Bodewigministeriums entnommen sind.

Diese Zielvorgaben halten einer kritischen Überprüfung nicht stand. Zum einen werden absehbare Entwicklungen – zukünftig werden immer größer werdende Containerschiffe in der Deutschen Bucht verkehren – wie sie z.B. das Bremer Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logist ausführt, nicht berücksichtigt. Zum anderen werden Untersuchungen des Hamburger Instituts für Seeverkehr und Simulation, das die aktuelle Aufgabe hat, die Pfahlzugberechnungen zu überprüfen, nicht beachtet. So wurde dort z.B. untersucht, mit welcher Schleppleistung ein Großcontainerschiff wie die „Sovireign Maersk“ bei einer Havarie in der Deutschen Bucht zum Stehen gebracht werden kann. Das Ergebnis: Ein Trossenzug von 175 Tonnen, d.h. ein Schlepper mit 220 – 250 Tonnen Pfahlzug wäre bei Windstärke 10 erforderlich, um einen solchen Havaristen zu stoppen.

Auch nach einem Gutachten des Instituts der Hamburgischen Schiffbauversuchsanstalt (HSVA) wäre in diesem Zusammenhang zu erwähnen. Die HSVA hat 1996 festgestellt, dass sicherheitshalber ein Schlepper mit einem Pfahlzug von 165 Tonnen gewählt werden sollte, um einen beladenen havariertreibenden Großtanker mit einer gegenüber Containerschiffen erheblich kleineren Windangriffsfläche bei Windstärke 9 in der Deutschen Bucht zum Stehen zu bringen. Auf Tiefgang und Geschwindigkeit möchte ich hier nicht weiter eingehen. Wir haben hierzu in der Begründung unseres gemeinsamen Antrages Ausführungen gemacht.

Wenn der neue Notseeschlepper laut Bundesverkehrsministerium Zielvorgaben „nach dem neusten Stand von Wissenschaft und Technik erfüllen soll“ und dann die Vorgaben 160 Tonnen Zugkraft, 17,5 Knoten und Tiefgang 6 Meter angeführt wird, dann muss dies mehr als bedenklich stimmen, zumal auch Fachleute in den Schleppreedereien an der Küste sich bei Durchsicht des Bodewigabschlussberichtes an den Kopf fassen und feststellen, dass ihre Anmerkungen Hinweise, Empfehlungen und Erfahrungen entweder nicht berücksichtigt oder teilweise sogar ins Gegenteil verdreht sind.

Die vom Ministerium dargestellten Ergebnisse sind für Bergungsfachleute an vielen Stellen in der Tat unverständlich. Wichtigste Schwachstelle ist nach Einschätzung der Profis die deutlich zu gering angesetzten Pfahlzugwerte. Sie liegen nicht wie im erwähnten Abschlußbericht beschrieben in der oberen Grenze sondern stellen das Minimum des Erforderlichen dar. Dies alles muss uns zu denken geben und von daher können und müssen wir das Bundesministerium auffordern, die Zielvorgaben des eigenen Abschlußberichtes zu vernachlässigen und das angekündigte Interessenbekundungsverfahren ergebnisoffen durchzuführen. Nur so werden wir Lösungen zu einer wirklich optimalen Notschleppversorgung in Nord- und Ostsee finden.