

Schutzgemeinschaft Deutsche Nordseeküste e.V.
Der Vorsitzler



Bundesministerium für Verkehr, Bau und
Stadtentwicklung
Parlamentarische Staatssekretärin

Frau Karin Roth, MdB

Invalidenstraße 44
10115 Berlin

Neumühlenstr. 1a
Tel.: 04451 81006
Fax: 04451 860798
sdn.varel@web.de

Husum, den 15.05.2006

Betr.: Stellungnahme der Schutzgemeinschaft Deutsche Nordseeküste SDN zu Kriterien für ein zukunftsgerichtetes Notschleppkonzept

Sehr verehrte Frau Staatssekretärin,

in der „Schutzgemeinschaft Deutsche Nordseeküste“ - SDN – haben sich Kommunen und Landkreise aus den Regionen der deutschen Nordseeküste, Institute, Verbände und Einzelpersonen zusammengeschlossen, um unabhängig von Parteien den Küstenschutz und den Schutz der Nordsee weiter zu entwickeln. Diese Tätigkeit übt die SDN seit über dreißig Jahren aus und führt Probleme aus diesen Bereichen einer sachlichen und dem Stand der Technik entsprechenden Lösung zu.

Die Bemühungen Ihres Hauses, den Schutz der Küste und der Nordsee durch das Sicherheitskonzept „Deutsche Bucht“ nachhaltig zu verbessern, haben wir zwar kritisch, jedoch stets konstruktiv begleitet und unterstützt. Daher begrüßen wir es ausdrücklich, dass nunmehr im Rahmen eines „Notschleppkonzeptes“ der Neubau eines Notschleppers ausgeschrieben werden soll, der die zur Gewährleistung des Schutzes der Küste und der Nordsee erforderliche Schleppkapazität für die nächsten Jahrzehnte sicherstellen soll.

Kürzlich erfuhren wir, dass Ihnen der Deutsche Nautische Verein (DNV) anlässlich seines Nautischen Abends in Berlin am 4. April d.J. eine Expertise über „Kriterien für ein zukunftssicheres Notschleppkonzept an der deutschen Küste“ überreicht und erläutert hat.

In der Zwischenzeit ist uns der Inhalt dieser Expertise zur Kenntnis gelangt, und wir erlauben uns als nationaler Dachverband, zu diesem Papier Stellung zu nehmen und Ihnen zu überreichen.

Wir begrüßen ausdrücklich die Feststellungen des DNV, dass ein „Notschlepper“ einen Harvaristen auch schleppen, d.h. ziehen können muss und nicht nur „kontrolliert zu verdriften“ und dass ein „Notschlepper“ seinen Auftrag in allen Notsituationen erfüllen können muss. Darin sehen wir unsere Grundforderungen der SDN bestätigt.

Zu unserem Bedauern müssen wir feststellen, dass der DNV mit dieser neuen Expertise in einigen Punkten z.T. erheblich von seiner bisherigen Position abweicht und damit vorhandene Irritationen, Missverständnisse und Fehleinschätzungen eher verstärkt hat als für Klarheit zu sorgen. Dies betrifft insbesondere die technische Ausrüstung des neuen Notschleppers bezüglich Explosions- und Gasschutz.

Der künftige Betreiber selber hat sachlich korrekt in einer Veröffentlichung ausgeführt:

„Der Schlepper mit Besatzung und Boarding – Team wird für die ständige Vorhaltung und einen jederzeit möglichen Notschleppereinsatz sowie anderweitiger Nutzung (z.B. Brandbekämpfung, Bergeoperationen, Übungen usw.) im Einsatzgebiet unter Koordination des Auftraggebers gechartert“.

Entsprechend hat die TPG 1 in ihrem Bericht unter Punkt 1.7 gefordert:

„Explosionsschutz nach definiertem Standard, Luftüberdrucksystem“.

Von einem weiteren Beitrag durch eine Fachorganisation für die Diskussion im politisch – parlamentarischen Raum hätte man erwarten können, dass der „Standard“ definiert worden wäre, damit der Notschlepper auch den vom künftigen Betreiber beschriebenen Auftrag erfüllen kann.

Unter Hinweis auf die Richtlinie 99/92/EG sowie die GL–Vorschriften für den Bau von „Ölfangschiffen“ und „Chemikalienbekämpfungsschiffen“ sind begründete Zweifel angebracht, dass die Empfehlung Nr. 7 in dem Papier des DNV – *„Die Notschlepper sollten entsprechend den Bauvorschriften des GL für Ölfangschiffe mit einer Überdruckbelüftung für den nicht gefährdeten Bereich sowie einer Gas- und Warnanlage ausgerüstet werden. Die Zugänge zu dem nicht gefährdeten Bereich sind so anzuordnen und zu gestalten, dass keine gefährlichen Gase eindringen können“* – der „definierte Standard“ sein kann.

Eine Überdruckbelüftung mit Außenluft für den nicht gefährdeten Bereich und eine Gas- und Warnspüranlage haben lediglich zur Folge, dass bei Gasalarm die Betriebsräume geschlossen zu halten und Arbeiten an Deck unter Atemschutz auszuführen sind und die Außenluft für die Überdruckbelüftung durch Eintrittsöffnungen oberhalb 6 m über der Wasseroberfläche („Zone 0“ nach GL – Definition) angesaugt werden muss. Tritt eine Gaskonzentration von mehr als 30% der unteren Explosionsgrenze (Schwellenwert für Gasalarm) oberhalb der 6m – Grenze auf, muss der Schlepper seine Arbeiten unverzüglich abbrechen und den gefährlichen Bereich verlassen. Auch ein kurzzeitiger Aufenthalt in einer solchen Atmosphäre ist ohne Gefährdung der Besatzung und der Motoren nicht möglich.

Der Hinweis, dass der Notschlepper sich in diesem Fall in eine andere Position wie z.B. der dem Wind abgewandten Seite begeben könne, um den Havaristen „anzufassen“, ist nicht zielführend, da

- bei einem Notfall eine zeitliche Verzögerung durch „suchen“ der richtigen Position unter Verwendung der Gas- und Warnanlage nicht akzeptabel ist, da bekanntlich die „Erstmaßnahmen“ maßgeblich den weiteren Verlauf eines Notfalls beeinflussen
- eine Gaswolke auch während der Herstellung einer Schleppverbindung auftreten kann wegen der Umströmung von großen Schiffen mit „Stau- und Totwasserzonen“ oder wechselnden Winden
- bei Windstille der gesamte Bereich um den Havaristen „Sperrgebiet“ für ein Fahrzeug ohne „Schutzluftsystem“ sein kann.

Daher kann der Vorschlag nicht ernsthaft als Lösung des Problems in Erwägung gezogen werden. Vielmehr lässt dieser Hinweis Defizite in der Kenntnis der Umströmung großer Containerschiffe (Stau- und Totwasserzonen) erkennen und deckt Fehleinschätzungen auf.

Auch der Hinweis, dass bei Windstille ein anderes mit einem Schutzluftsystem ausgerüstetes Fahrzeug „anfassen“ und eine Leinenverbindung herstellen oder gar den Havaristen schleppen kann, stellt keine Lösung des Problems dar. Diese Mehrzweckfahrzeuge sind primär „Schadstoffbekämpfungsschiffe“ und sollen austretenden Schadstoff aufnehmen, um die Gefährdung des Meeres und der Umwelt zu begrenzen und nicht anstatt des dafür vorgesehenen Notschleppers den Havaristen schleppen.

Es muss doch auch die politische Führung der BRD und die Exekutive nachdenklich machen, dass andere europäische Nationen mit mindestens gleichem, wenn nicht sogar größerem maritimen Sachverstand und „Know – How“ für ihre Notschlepper als zukunftsweisenden

Standard ein Schutzluftsystem definieren. In diesen Ländern (Frankreich, Schweden) hat man offenbar erkannt, dass nach den Gesetzen der Physik „schon das sein kann, was nach Meinung von Einzelpersonen nicht sein darf“ und haben entsprechend gehandelt.

Für die Frage, welches Schutzluftsystem (Filter, Luftvorrat) der definierte Standard für den neuen Notschlepper der optimale „definierte Standard“ sein könnte, wäre ein internationaler Vergleich sicherlich sehr nützlich gewesen. Offensichtlich aber stand der Expertengruppe hierfür nicht mehr die nötige Zeit zur Verfügung, was wir sehr bedauern. So beschränkt sich der internationale Vergleich hauptsächlich auf die Zugkraft, die bereits weitgehend Konsens ist.

Es ist also festzustellen

- der politischen Führung der BRD wird die Ausschreibung eines „leistungsstärkeren Einsatzfahrzeuges“ als im TTPG 1 – Bericht genannt empfohlen, jedoch ohne Schutzsysteme entsprechend neueren Erkenntnissen in Europa;
- der politischen Führung der BRD wird empfohlen, das künftig leistungsstärkste Notfallfahrzeug der BRD nur mit einer Warnanlage auszurüsten, damit die Besatzung eine für sie selber gefährliche Atmosphäre erkennen kann und unverzüglich Eigenrettungsmaßnahmen einleiten kann
- der politischen Führung der BRD wird empfohlen, aus nicht nachvollziehbaren Gründen die taktische Einsatzmöglichkeit des künftig leistungsfähigsten Notfallfahrzeugs erheblich einzuschränken und damit von dem bisherigen Konzept des „universellen Einsatzes“ abzuweichen.

Sehr verehrte Frau Staatssekretärin, ein Notschlepper soll keinesfalls die Schadstoffbekämpfungsschiffe ersetzen und Schadstoffbekämpfung durchführen. Wir halten es aber geradezu für fahrlässig, die Einsatzmöglichkeiten eines speziellen Notschleppers wie empfohlen einzuschränken und haben begründete Zweifel, ob ein neuer „Notschlepper“ mit nur einem Warnsystem als „höherem technischen Standard“ gegenüber dem derzeitigen IST-Zustand wirklich eine Erhöhung der Sicherheit auf See, dem Schutz der Küste und der Nordsee darstellt. Unseres Erachtens wäre unverantwortlich einen Notschlepper zu chartern, der in gefährlicher Atmosphäre keine Notschleppverbindung herstellen kann, der aus der Entfernung zusehen muss, wie eine Havarie sich zu einer Katastrophe entwickeln kann. Daher ist es zwingend, dass ein Notschlepper vorübergehend in gefährlicher Atmosphäre operieren kann, bis er dann außerhalb des Gefahrenbereichs seine eigentliche Aufgabe als Notschlepper erfüllen kann.

Unseres Erachtens hat der DNV die Entwicklung der nächsten Jahre richtig eingeschätzt und beschrieben. Es sind aber nicht nur bei den Schiffstypen und Schiffsgrößen Änderungen zu erwarten, sondern auch im Bereich der Notfallausrüstung wie z.B. "Notschleppereinrichtungen" (strong points), Menge und Art der Ladung auf den Container- und Flüssiggastankschiffen. Daher müssen nicht nur nationale, sondern auch europäische und internationale Erkenntnisse in die Umsetzung des Sicherheitskonzeptes einfließen, insbesondere die „taktischen Einsatzmöglichkeiten“ der Notfallfahrzeuge.

Sehr verehrte Frau Staatssekretärin, für das Vorhabens des Bundes ergibt sich als Fazit die zwingende Notwendigkeit, die Ausschreibungskriterien dahingehend zu ergänzen, dass ein Notschlepper wie vom DNV vorgeschlagen nicht nur in seinen Leistungsdaten der Entwicklung in der Schifffahrt angepasst werden muss, sondern dass auch der vorübergehende Einsatz in gefährlicher Atmosphäre möglich sein muss.

Wir hoffen und erwarten, dass Sie die Argumente der SDN bei Ihrer Entscheidung berücksichtigen und mit Ihrer Entscheidung für ein höheres Maß der Küstensicherheit sorgen. Gerne sind wir auch bereit, die vorgebrachten Argumente mündlich mit Ihnen zu erörtern.

Mit vorzüglicher Hochachtung

Rudolf-Eugen Kelch
Vorsitzer

gez.
Professor Hark-Ocke Diederichs

p.s.: Wir erlauben uns eine Durchschrift dieses Schreibens den Damen und Herren des Umwelt- und des Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages sowie den Herren Ministerpräsidenten und Herren Oberbürgermeistern der norddeutschen Küstenländer zur Kenntnis zu geben.