

**Stellungnahme
der Schutzgemeinschaft Deutsche Nord-
seeküste e.V.**

SDN

zum Abschlußbericht der TPG 1

„Notschleppen“

Einleitung.

Die Bundesregierung hat sich dazu entschlossen, die maritime Notfallvorsorge zu verbessern und zur Gewährleistung der Notschleppkapazität die Charterung eines privaten „Notschleppers“ mit mindestens 160 t Pfahlzug auszuschreiben. Unter Hinweis auf den Abschlußbericht zum Teilprojekt 1 (TP1) – Notschleppen soll in der Ausschreibung der Tiefgang des Schiffes auf maximal 6 m begrenzt werden.

Eine Umsetzung der im TP1-Abschlußbericht aufgestellten Anforderungen bedeutet eine Verringerung der Notschleppkapazität in der Nordsee. Der bislang gecharterte Sicherheitsschlepper hat eine ca. 10 % höhere Schleppleistung und außerdem – als Hochseeschlepper gebaut – eine gegenüber anderen Schiffen deutlich höhere Schwerwetter-Geschwindigkeit. Mit der Charterung eines Notschleppers, der kein Hochseeschlepper ist, wird die bisher vorhandene Notschleppkapazität verringert.

Gelöscht: also

Gelöscht: em

Die Entscheidung des Bundesministers für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, den Tiefgang auf 6 m zu begrenzen, ist gegen die Voten der Schutzgemeinschaft Deutsche Nordseeküste SDN, der Insel- und Halligkonferenz, des Schleswig-Holsteinischen Landtages, der Gewerkschaften und gegen erhebliche Bedenken von Fachleuten aus dem Bereich der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord (WSDN), mehrerer Schlepp- und Bergungsreedereien, des Deutschen Nautischen Verein (DNV) und der Vereinigung Deutscher Schiffsingenieure (VDSI) getroffen worden.

Gelöscht: das Votum

Gelöscht: dem Votum

Gelöscht: dem Votum

Gelöscht: trotz

Gelöscht: r

Mehrfach wurde von Vertretern der o.a. Institutionen darauf hingewiesen, dass der Abschlußbericht keine fachliche Begründung für eine Begrenzung des Tiefganges auf 6m enthält, sondern dass er diesen Wert unbegründet als „Anforderung an einen Notschlepper“ in den Raum stellt. Vertreter dieser Institutionen haben nie die technische Möglichkeit in Frage gestellt, einen „Notschlepper“ mit einem Tiefgang von 6 m und einem Pfahlzug von 1600 kN zu bauen. Vielmehr haben sie stets die Sinnhaftigkeit einer solchen Beschränkung bestritten, da eine solche nicht zielführend ist für ein optimales Schleppfahrzeug für die im Abschlußbericht beschriebenen und gesetzlich vorgeschriebenen Aufgaben, und eine fachliche Begründung für die „beschlossene“ Tiefgangsbeschränkung gefordert.

Gelöscht: lediglich

Gelöscht: ausgewiesen hat

Gelöscht: Dagegen

Gelöscht: Notwendigkeit

Gelöscht: en

Gelöscht: bereich

Anlässlich der 9. Insel- und Halligkonferenz am 18./19. April 2002 auf der Insel Sylt hat Herr Staatssekretär Nagel gegenüber den anwesenden Bürgermeistern und dem Vertreter der SDN zugesagt, die Kriterien für die Ausschreibung des neuen Sicherheits-

schleppers zu ändern, wenn der Abschlußbericht zum TP 1 Fehler enthält oder unrichtig interpretiert worden ist. Dabei läge die „Beweislast“ allerdings bei den Kritikern. Die SDN hat daraufhin gemeinsam mit Fachleuten der o.a. Institutionen den Abschlußbericht ausgewertet. In den nachfolgenden Ausführungen werden einige Punkte des Berichtes einer kritischen Betrachtung unterzogen.

Aufgabe eines zukünftigen Sicherheitsschleppers

Nach den Ausführungen in Kapitel 3.1. soll der „Notschlepper“ durch „kontrolliertes Verdriften“ der an Bord des Havaristen noch befindlichen Besatzung „temporäre Hilfe“ leisten, die Manövrierfähigkeit wieder herzustellen. Eine weitergehende Hilfeleistung zur Verbringung des Havaristen in einen sicheren Hafen soll kommerziellen Schleppern vorbehalten bleiben, d.h.: die „Beseitigung einer Gefahr oder Störung“ durch „Bergung eines Havaristen“, wie es das SeeaufgG in §3b (Gefahren- und Störungsbeseitigung) vorschreibt, soll Dritten vorbehalten bleiben.

Gelöscht: .

Diese Aufgabenbeschreibung entspricht weder der Gesetzeslage, noch gängiger Praxis. Zum einen weist das neu geregelte Bergungsrecht, hier insbesondere der §740 des HGB, dem „Berger“ und „sonstigen Personen“ Pflichten zu, die über die Aufgabenbeschreibung im Abschlußbericht hinaus gehen. Zum anderen entsteht durch die „Übergabe eines Havaristen“ an ein kommerziell betriebenes „Bergungsfahrzeug“ ein zusätzliches Gefährdungspotential, das weder mit dem SeeaufgG noch mit dem neuen Bergungsrecht vereinbar ist.

Gelöscht: der Realität noch der Gesetzeslage

Gelöscht: Ferner

Der „Notschlepper“ muss daher in der Lage sein, einem Havaristen „Hilfeleistung“ zu stellen aber auch einen von der Besatzung verlassenen Havaristen in einen sicheren Hafen zu bringen, d.h.: eine „Bergung“ erfolgreich durchzuführen.

Gelöscht: ver

Anforderungen an einen „Notschlepper“

In der Tabelle 4.1. wird unter „Anforderungen an Notschlepper“ zu den Hauptabmessungen ausgeführt: „Es bestehen keine besonderen Beschränkungen bei Schiffslänge und –breite, jedoch soll ein Tiefgang von 6m nicht überschritten werden“.

In seinem Schreiben vom 3.3.2000 an das BMVBW hat D. Becker darauf hingewiesen, dass die dynamische Belastung einer Schleppverbindung durch die „träge Masse des Schleppers, die Verdrängung, die Roll- und Stampfzeiten, die Ausführung des Schleppgeschirrs, die Optimierung der Installation, die Festigkeit und Dehnfähigkeit der Schlepptrossen, die Trossenlängen und anderer Parameter“ beeinflusst wird. Die

Stampfbewegung eines Schiffes, d.h. die Drehung um die Querachse wird jedoch maßgeblich bestimmt durch den „Völligkeitsgrad der Verdrängung δ “, den „Völligkeitsgrad in der Wasserlinie α “, mithin also die Länge und Breite und den Tiefgang des Schiffes sowie die mittlere Wellenhöhe H , die mittlere Wellenlänge λ bei Querwellen und die Wassertiefe.

Gelöscht: m

Gelöscht: er

Gelöscht: _

Gelöscht: der

Gelöscht: m

Gelöscht: er

Gelöscht: n

Gelöscht: er

Gelöscht: n

Gelöscht: er

Bekanntermaßen hat insbesondere die Drehbewegung um die Querachse des schleppten Fahrzeuges (Stampfbewegung) einen maßgeblichen Einfluss auf die dynamische Belastung und damit auf die Gewährleistung der Aufrechterhaltung einer sicheren Schleppverbindung.

Es ist daher nicht nachvollziehbar, warum bei dem Tiefgang, nicht jedoch bei der Schiffslänge und –breite besondere Beschränkungen bestehen sollen.

Zusammenhang zwischen Maschinenleistung, Leistungen und Abmessungen

Die statistische Auswertung der Schiffsdaten in Tabelle 4.8. – „Übersicht der untersuchten Schlepper“ ergibt, dass mit einem kleinen Verhältnis von Schiffslänge L / Tiefgang T auch ein kleines Verhältnis von erforderlicher Antriebsleistung P / Pfahlzug F erreichbar ist. Besonders deutlich zeigt dies ein direkter Vergleich der „OCEANIC“ mit dem geplanten „NOTSCHLEPPER“. Die „OCEANIC“ mit einem Verhältnis von $L/T = 12$ erreicht mit einer Maschinenleistung von 9840 kW einen Trossenzug von 1860 kN. Für den neuen geplanten Schlepper mit einem Verhältnis von $L/T = 13,33$ ist eine um 33% höhere Maschinenleistung (ca. 13000 kW) geplant, mit der jedoch nur 91% des Trossenzuges (ca. 1700 kN) erwartet wird.

Die Auswertung der in der Tabelle aufgeführten Daten zeigt, dass bei der geplanten Schiffslänge von 80 m durch Erhöhung des Tiefganges

- entweder bei gleicher Maschinenleistung ein höherer Pfahlzug erreicht wird oder
- zur Erzielung des geforderten Pfahlzuges von 1600 kN nur eine geringere Maschinenleistung benötigt wird.

Der Vollständigkeit halber sei darauf hingewiesen, dass eine höhere Maschinenleistung auch einen höheren Kraftstoffverbrauch verursacht. Dies bedeutet zusätzlich Beschränkungen, da

- bei gleicher Schiffgröße und Tankkapazität sich die Einsatzdauer des Fahrzeuges verringert oder

- bei gleicher Schiffsgröße erhöhter Tankkapazität der innerhalb des Schiffes zur Verfügung stehende nutzbare Raum geringer werden muss.

Angesichts dieses Sachverhaltes ist die Entscheidung, den Tiefgang des Notschleppers auf 6 m zu begrenzen, weder fachlich begründet noch nachvollziehbar. Aus der Auswertung ergibt sich vielmehr die fachliche Begründung für eine Erhöhung des Tiefgangs des neuen Notschleppers.

Da die Tiefgangsbeschränkung fachlich nicht begründet ist, sollte und kann die Forderung auch nicht weiterhin aufrecht erhalten werden.

Leider ist aus dem Abschlußbericht nicht die Begründung für die auf Seite 4-5 unter Kapitel 4.2.1. getroffene Feststellung „Die Schleppeigenschaften der „Mellum“ und „Neuwerk“ lassen sich unter Beachtung der Mehrzweckaufgaben und wirtschaftlicher Gesichtspunkte durch schiffbauliche Maßnahmen nicht weiter optimieren“ ersichtlich. Es kann daher nicht ausgeschlossen werden, dass mit dieser Feststellung nicht nur der Geschwindigkeits- und Trossenzugverlust durch Seegang, sondern auch der aus der Tabelle 4.8. ersichtliche und beschriebene Zusammenhang zwischen Tiefgang und Trossenzug gemeint war.

Mit der Entscheidung für die Variante „C“. gemäß Tabelle 1.1. hat die TPG 1 dem neuen Schlepper als primäres Einsatzgebiet das Tiefwasser zugeordnet. Für das „kontrollierte Verdriften“ eines Havaristen in diesem Bereich ist ein hoher Trossenzug und damit auch ein hoher Tiefgang nötig. Dies kann erreicht werden durch Ballasttanks (Wechsel-tanks, Schlingertanks), die bei einem Einsatz im primären Einsatzgebiet mit Wasser gefüllt werden und bei Operation in Flachwasserzonen geleert werden.

Schleppstrategie

Die Erfahrungen aus der Havarie „PALLAS“ und „LUCKY FORTUNE“ haben gezeigt, dass die Herstellung und Aufrechterhaltung einer sicheren Schleppverbindung begrenzt ist durch die vorhandenen technischen Möglichkeiten, eine hohe Trossenzugkraft an anderen Stellen als über das Ankergeschirr auf den Havaristen übertragen zu können, und die Anzahl der Schleppverbindungen. Entsprechend hat die Expertenkommission „Havarie Pallas“ unter Nr. 7 den Einsatz kleinerer Schlepper mit geringerer Trossenkraft

empfohlen, deren Anzahl bestimmt wird durch die im Einzelfall benötigte gesamte Trossenzugkraft.

Dieser Empfehlung wird im Abschlußbericht zwar nicht ausdrücklich widersprochen, jedoch werden in Kapitel 4.3.4. erhebliche Bedenken gegen eine solche Schleppstrategie vorgetragen, so unter anderem der höhere Zeitaufwand für die Herstellung der erforderlichen Schleppverbindungen, der eingeschränkte Manövrierbereich der einzelnen Schlepper durch Einhaltung wetter- und manövrierbedingter Sicherheitsabstände.

Gelöscht: m

Gelöscht: n

Konsequenterweise empfiehlt die TPG1 in „Tabelle 4.1.: Varianten Nordsee“ eindeutig die Bereitstellung eines „160 t – Schleppers“ mit der primären Aufgabe, in dem vorgesehenen primären Einsatzgebiet „Tiefwasser“ allein einem Havaristen „Hilfe“ zu leisten und diesen unter allen Wetter-/ Beladungs- und Strömungsbedingungen aufzustoppen, d.h. die Fahrt über Grund (FüG) auf Null zu bringen, um ein Verdriften in die Flachwasserzone zu verhindern. Weiterhin sollte der Schlepper auch in der Lage sein, alleine einen Havaristen in einen sicheren Hafen verbringen zu können, d.h. zu „bergen“.

Mit der Entscheidung, dem Einsatz eines Schleppers den Vorzug zu geben, rät die TPG 1 unter Hinweis auf die „eingeschränkte Einsatzmöglichkeit des Fahrzeuges bei Mehrzweckaufgaben“ und Beachtung der „nicht mehr verbesserungsfähigen Schleppeigenschaften der vorhandenen Mehrzweckfahrzeuge“ in Kapitel 5.9. von einem „Mehrzweckfahrzeug“ ab.

Die Empfehlung der TPG1 für einen „160 t – Schlepper“ und die Absage an ein „Mehrzweckschiff mit 160 t Trossenzug“ ist uneingeschränkt zu begrüßen.

Bemerkenswerterweise sind auch nicht die Empfehlungen der TPG 1 Seite 3-1 bei der Zusammenfassung berücksichtigt, die eine andere operationelle Auftragstaktik empfiehlt. Dort heißt es unter dem Kapitel „Grundlagen“ u. a:

„die im Bedarfsfall von der WSV eingesetzten Notschlepper müssen die o.a. Aufgaben in den deutschen Hoheitsgewässern und der deutschen AWZ sowie in den Seegebieten seewärts der Küstenmeere erfüllen, von denen im Havariefall Gefahren für die deutsche Küste ausgehen können, soweit nicht durch Vereinbarungen mit den Nachbarstaaten darüber hinausgehende Einsatzgebiete festgelegt sind“.

Diese Aussagen decken sich mit der bisherigen Philosophie der Fachleute an den deutschen Küsten sowie den Erfahrungen anderer Küstennationen (Lord Donaldson-Report).

Es kommt nach Meinung der Fachleute darauf an, Havaristen weit vor den sensiblen Küstenregionen so schnell wie möglich zu sichern, d.h. eine Schleppverbindung herzustellen bzw. andere Hilfsmaßnahmen vorher durchzuführen (Feuerlöschen, Boarding-Team), und dann eine Schleppverbindung herzustellen, um den Havaristen aufzustoppen und gegen Wind und Strom von der Küste freizuhalten oder ggf. wegzuschleppen. Das kann jedoch nur erreicht werden, wenn der Havarist so schnell wie möglich, insbesondere bei Sturmlagen, von einem Schlepper mit einer mit dem Herstellen einer Schleppverbindung unter schwierigen Wetterbedingungen erfahrenen Besatzungen mit lokalen Ortskenntnissen erreicht wird.

Auf Seite 3-3 wird auf den beschränkten Aktionsbereich der „Oceanic“ jenseits der 10 m-Linie hingewiesen. Daraus allerdings die Folgerung mit Hinweis auf das Gutachten der TP 1 zu ziehen, dass ein Sicherheitsschiff mit weniger Tiefgang „ein erweitertes Einsatzgebiet“ (Scholz) abdecken könne, ist nicht nachzuvollziehen.

Diese Aussage gilt ebenso für einen Schlepper mit 6 m Tiefgang. Wenn für einen Schlepper mit 7 m Tiefgang die 10 m Linie nicht zu überfahren ist, dann wird logischerweise ein 6 m Schlepper auch nicht die 9 m Tiefenlinie überfahren können. Das wiederum bedeutet, dass der von der Verwaltung eingeführte Begriff des „erweiterten Einsatzgebietes“ völlig zu vernachlässigen ist, da es sich hier nur um ca. 200 m Abstand handelt, oder ca. 6 Minuten, die ein anderer Schlepper weiter fahren könnte.

Gelöscht: in der Fläche

Die Seekarten in der Deutschen Bucht weisen die 10 und 5 m Tiefenlinie aus. Bei näherer Betrachtung erkennt man einen unterschiedlichen Verlauf, der aber als Fläche nur einen marginalen Teil ausmachen im Verhältnis zu den großen Einsatzgebieten von Schleppern in der hohen See.

Gelöscht: ie

Es handelt sich hierbei um Abstände von teilweise nur wenigen hundert Metern bis maximal in kleinen Bereichen von ca. 2 NM zwischen der 10- und 5 m Tiefenlinie. Zwar handelt es sich hier, im Gegensatz zu Steilküsten in Europa, um eine Flachwasserküste, dies rechtfertigt jedoch nicht, diese mit „weitergehenden Einsatzgebieten“ von Notschleppkapazitäten zu bezeichnen.

Gelöscht: Flächen

Gelöscht: anderen

Daher wird kein Schlepper – mit Ausnahme von Klein-Schleppern mit wenig Tiefgang und Pfahlzug – bei Sturmlagen mit Brandung und Grundseen in Gewässer landwärts

Gelöscht: flachgehenden, mit geringem Tiefgang und wenig Pfahlzug ausgestattete Klein-Schleppern

der 10 m-Tiefenlinie hineinfahren. Die Gefahr der Grundberührung, Schäden am Unterwasserschiff, Ruder oder Schraube(n) oder einer Strandung ist derart groß, dass dieses Risiko von Kapitänen aus Sicherheitsgründen für Schlepper und Besatzung nicht eingegangen werden wird. Diese Aussage gilt für Schlepper mit 7 m Tiefgang genauso wie für Schlepper mit 6 m Tiefgang. Sollte es zu einer Grundberührung kommen, können nur Schlepper mit sog. Balken- oder Kastenkielen Grundberührungen überstehen, andere Schiffe geraten unweigerlich in Notsituationen. Das gilt insbesondere für Schlepper mit Voith-Schneider-Antrieb oder Schottel-Ruderpropeller, die bei einem Pfahlzug von ca. 50 t bereits einen Tiefgang von über 5 m haben, aber auch für alle anderen Schiffe, deren Schrauben und Ruder – wie beim Mehrzweckschiff „Neuwerk“ – nicht durch einen massiven, bis ans Heck durchgezogenen Kiel geschützt sind.

Die an anderen Stellen getätigten Aussagen seitens der Verwaltung des BMVBW über ein sog. „erweitertes Einsatzgebiet“ durch einen geringeren Tiefgang mit Bezugnahme auf das Gutachten der TP 1 kann daher nicht nachvollzogen werden.

Abgesehen von der bereits oben erwähnten Tatsache, dass bei Sturmlagen sowieso kein Schlepper die 10 m Linie überquert, können diese marginalen Flächen, bezogen auf das gesamte Einsatzgebiet der Nordsee, keine Begründung für die Einführung eines neuen Sicherheitskonzeptes sein, das Kompromisse im Zusammenhang mit den Hochseeigenschaften, der Schwerwettergeschwindigkeit und dem Schleppwirkungsgrad eingeht.

Anforderungen an den Notschlepper

Entsprechend den finanziellen Möglichkeiten, den technischen Erfordernissen sowie den zu erwartenden Einsätzen für Hilfestellung (Manövrierunfähigkeit, Brand) oder Bergung sollte dieser „Notschlepper“ folgenden Anforderungen genügen:

Anforderungen	Erläuterungen
Seetüchtigkeit	<ul style="list-style-type: none"> • Wind- und seegangsbedingte Schiffsbewegungen wie Stampfen, Rollen und Gieren sind durch schiffbauliche (Hauptanmessungen) und andere geeignete zusätzliche Maßnahmen (z.B. Schlingertanks) zu minimieren. • Geschützte Propeller und Verstärkung des Schiffsrumpfes gegen Grundberührung, ggf. auch in Verbindung mit der GL- Eisklasse E 2.
Schleppeigenschaften	<ul style="list-style-type: none"> • Wind- und seegangsbedingter Schleppkraftverlust sind durch schiffbauliche (Hauptabmessungen) und andere geeignete Maßnahmen (Antriebsanlage mit hohem Propellerdrehmoment auch bei niedrigen Schiffsgeschwindigkeiten) zu minimieren. • Wind- und Seegangsbedingte dynamische Beanspruchung der Schleppverbindung ist durch geeignete schiffbauliche (Hauptanmessungen) und zusätzliche geeignete Maßnahmen (Speicherwinde, Friktionswinde) zu minimieren.

	<ul style="list-style-type: none"> • Redundanz der Schleppleinrichtungen (Schleppwinden, Arbeitswinden, Drähte usw.)
Manövrierfähigkeit	<ul style="list-style-type: none"> • Schnelle und feinfühligere Umsetzung des Propellerschubes • Hohe Drehgeschwindigkeit bei kleinen Drehkreisen (erfordert zur Begrenzung der Krängung entsprechenden Tiefgang) • Traversieren • Präzises Positionieren • Kursstabilität bei Rückwärtsfahrt
Hauptabmessungen	<ul style="list-style-type: none"> • Keine besonderen Beschränkungen bei den Hauptabmessungen Länge, Breite und Tiefgang: • Abstimmung der Hauptabmessungen auf die mittleren Wellenhöhe und –längen des künftigen Einsatzgebietes zur Gewährleistung guter Seetüchtigkeit, guter Manövrier- und Schleppeigenschaften.
Geschwindigkeit	<ul style="list-style-type: none"> • Freifahrtgeschwindigkeit bei Glattwasser mindestens 17,5 kn zur Gewährleistung der vorgesehenen Eingreifzeit von 2 h. • Hohe Schwerwettergeschwindigkeit, d.h. mind. 12 kn bei > 9 Bft. • Wind- und seegangbedingter Schleppkraftverlust sind durch schiffbauliche (Hauptabmessungen) und andere geeignete Maßnahmen (Antriebsanlage mit hohem Propellerdrehmoment auch bei niedrigen Schiffsgeschwindigkeiten) zu minimieren.
Decksflächen	<ul style="list-style-type: none"> • Ausreichende Stellflächen für Geräte, Ausrüstung, Rettungsmittel und <u>Sonstiges</u>. • Ausreichende Fläche für Hubschrauberversetzungen. • Sicherer, wettergeschützter Zugang zu den Schleppleinrichtungen. • Optimaler Schutz des Arbeitsdecks vor Überspülung, um Herstellung und Aufrechterhaltung einer Schleppverbindung auch unter schweren Bedingungen zu gewährleisten.
Unterkünfte	<ul style="list-style-type: none"> • Bereitstellung von Unterkünften für zusätzliches Personal. • Bereitstellung eines Behandlungsraumes.
Schutzeinrichtung gegen gefährliche Außenatmosphäre	<ul style="list-style-type: none"> • Ausführung entsprechend dem Mehrzweckschiff „Neuwerk“, so dass auch bei möglichem Austritt von giftigen oder explosiven Gasen ein sicherer Einsatz durchgeführt werden kann.
Feuerlöscheinrichtungen	Ausrüstung entsprechend GL-Klasse FiFi 1/2 bzw. 1/3

Formatiert

Gelöscht: andere Geräte

Das Schiff wird unter deutscher Flagge betrieben. Daher versteht es sich von selbst, dass das Schiff unter Aufsicht einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft gebaut und unter Aufsicht der Seerberufsgenossenschaft betrieben wird. Sowohl der Bau als auch der ordnungsgemäße Betrieb ist durch entsprechende Zertifikate nachzuweisen.

Weitere Maßnahmen

Zur Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs auch unter Schlechtwetterbedingungen sollte in Erwägung gezogen werden,

- die Tiefwasserwege weiter seewärts zu verlegen und/oder
- das Befahren der Tiefwasserwege nur mit beiden „Anker klar zum Fallen“ zuzulassen und/oder

- die Einrichtung von „Notschleppeinrichtungen“ zur Übertragung hoher Zugkräfte entsprechend der Untersuchung an der Fachhochschule Oldenburg und der IMO-Initiative der Bundesregierung zwingend vorzuschreiben.

Ferner möchten wir noch auf die Erfahrungen aus der Havarie des Motorschiffes „LUCKY FORTUNE“ verweisen. Danach ist nautischer Sachverstand und technischer Sachverstand unabdingbare Voraussetzung für ein optimales Boarding – Team. Insbesondere dann, wenn durch Dritte der an Bord des Havaristen noch befindlichen Besatzung „temporäre Hilfe“ geleistet werden soll, die Manövrierfähigkeit wieder herzustellen.

Zusammenfassung

Der Abschlußbericht der TPG 1 ist eine „Fleißarbeit“ und Ansammlung von Zahlen und Tabellen. Hervorzuheben ist, dass die Teilprojektgruppe nur die derzeitige Situation in den deutschen Gewässern berücksichtigt hat, deutlich erkennbare Entwicklungen wurden in die Überlegungen nicht einbezogen. Dazu gehört u.a.:

- Zunahme der Containerschiffgrößen,
- Tiefwasserhafen,
- Vertiefungen von Elbe und Weser,
- Zunahme des Tankerverkehrs zu den baltischen Staaten,
- Zunahme des Passagier- und Fährverkehrs in der Ostsee,
- Offshore-Windparks in Nord- und Ostsee.

Leider wurde auf eine Bewertung und konkrete Empfehlungen durch die TPG 1 verzichtet und dieses dem Auftraggeber, der Verwaltung des BMVBW überlassen. Die unvollständige Bewertung und Interpretation des Abschlußberichtes durch die Verwaltung des BMVB konnte nicht nachvollzogen werden. Festzustellen ist jedoch, dass dies zu falschen Schlussfolgerungen geführt hat. So hat sich durch gründliche und vollständige Auswertung des Berichtes herausgestellt, dass die bislang als „unabdingbar angesehene Tiefgangsbeschränkung“ fachlich „kontraproduktiv“ für ein zukunftsgerichtetes, modernes und optimales Sicherheitskonzept „Deutsche Bucht“ ist.

Entsprechend der Aussage des Herrn Staatssekretärs Ralf Nagel sollten daher die Kriterien für die Ausschreibung des neuen „Notschleppers“ einer erneuten kritischen Bewertung unterzogen und insbesondere die Beschränkung des Tiefganges auf 6 m aufgehoben werden.

gez.
Rudolf-Eugen Kelch
Vorsitzer SDN

gez.
Hans von Wecheln
Vorstandssprecher SDN