

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Hans-Michael Goldmann, Daniel Bahr (Münster), Rainer Brüderle, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP – Drucksache 15/1269 –**

### **Notfallschlepper für die Nordsee**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Als eine Konsequenz aus der „Pallas“-Havarie im Jahr 1998 hat die Bundesregierung ein Notschleppkonzept für die Nord- und Ostsee erarbeitet, das im Grundsatz von allen Fraktionen des Deutschen Bundestages und den Fachleuten von der Küste begrüßt wurde.

Allerdings gibt es seit der ersten Vorlage des Notschleppkonzeptes für die Nordsee eine Auseinandersetzung darüber, ob einige Details so sinnvoll sind, wie von der Projektgruppe „Maritime Notfallvorsorge“ vorgeschlagen.

Insbesondere die vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) geforderte Begrenzung des Tiefgangs des für die Seeposition vor Norderney vorgesehenen Notschleppers (Notfallschlepper Nordsee) auf maximal 6 m ist immer wieder Gegenstand der Kritik gewesen. Unter anderem haben die Schutzgemeinschaft Deutsche Nordseeküste e.V., der Deutsche Nautische Verein, die Insel- und Halligkonferenz, der Bundesminister für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit, verschiedene Umweltschutzorganisationen, der Deutsche Gewerkschaftsbund und der Landtag von Schleswig-Holstein immer wieder darauf hingewiesen, dass die von der Bundesregierung vorgebrachten Argumente z. B. in der Beantwortung der Kleinen Anfrage der Fraktion der FDP „Notfallschlepper für die Nord- und Ostsee“ vom Sommer 2002 (Bundestagsdrucksache 14/9763) nicht stichhaltig seien. Insbesondere wurde immer wieder darauf abgezielt, dass die Nachteile einer Tiefgangsbeschränkung auf 6 m die vom BMVBW angeführten Vorteile bei weitem überwögen und dass beim Notschleppkonzept die Prognosen für die Zunahme des Schiffsverkehrs in der Nordsee (etwa durch den geplanten neuen Tiefwasserhafen in Wilhelmshaven) nicht ausreichend berücksichtigt worden seien.

#### Vorbemerkung der Bundesregierung

Ein zentral wichtiges Element der Maßnahmen der Bundesregierung zur maritimen Notfallvorsorge ist das neue Notschleppkonzept. Schnelle Schlepperhilfe

ist für die Bewältigung einer Vielzahl von Havarie-Konstellationen entscheidend, andererseits stehen private Schlepper nicht ausreichend zur Verfügung. Das Notschleppkonzept der Bundesregierung erkennt daher an, dass das Vorhalten ausreichender Notschleppkapazitäten in Nord- und Ostsee eine staatliche Aufgabe der Gefahrenabwehr ist. Aufgrund umfangreicher wissenschaftlicher Gutachten zur Verkehrsentwicklung, Schiffstechnik und zu Umweltbedingungen wurden folgende Sicherheitsziele festgelegt:

- Eingreifzeiten von maximal 2 Stunden,
- Schleppkraft, Geschwindigkeit und Tiefgang der Schlepper entsprechend den Einsatzbedingungen,
- Strategische Stationierung der Fahrzeuge einschließlich der Mehrzweckfahrzeuge der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes.

Für Notschleppaufgaben stehen in der Nordsee 3 Fahrzeuge (Mehrzweckfahrzeuge „Neuwerk“, „Mellum“ und Schlepper „Ozeanic“) und derzeit in der Ostsee 4 Fahrzeuge (Mehrzweckfahrzeug „Scharhörn“, Schlepper „Bülk“, „Fairplay 25“, „Fairplay 26“) in Einsatzbereitschaft, ein weiteres Mehrzweckfahrzeug ist in Bau und soll 2004 in Dienst gestellt werden.

Damit hält das Notschleppkonzept der Bundesregierung jedem internationalen Vergleich stand.

1. Wann beginnt die Ausschreibung eines neuen langfristigen Chartervertrages für einen Notfallschlepper Nordsee?

Der derzeitige Chartervertrag mit dem Schlepper „Oceanic“ läuft bis zum 15. Oktober 2005 mit Verlängerungsoptionen um 2 mal 6 Monate. Die Ausschreibung eines neuen langfristigen Notfallschleppers wird rechtzeitig vor Auslauf der laufenden Charter erfolgen.

2. Welche technischen Anforderungen soll der neu auszuschreibende Notfallschlepper Nordsee in Hinblick auf Tiefgang, Pfahlzug und Geschwindigkeit erfüllen, und haben sich diese Anforderungen im Vergleich zum Abschlussbericht der Teilprojektgruppe „Notschleppen“ geändert, und wenn ja, warum?

Entsprechend dem Abschlussbericht der Teilprojektgruppe „Notschleppen“ wird an den dort für den Notfallschlepper Nordsee genannten technischen Kriterien

- mindestens 160 t Pfahlzug,
  - mindestens 17,5 Knoten Geschwindigkeit und
  - maximal 6 m Tiefgang
- festgehalten.

3. Wann ist im BMVBW die „Stellungnahme der Schutzgemeinschaft Deutsche Nordseeküste e.V. zum Abschlussbericht der Teilprojektgruppe „Notschleppen“ eingegangen und wann hat das BMVBW die Stellungnahme der Schutzgemeinschaft Deutsche Nordseeküste e. V. beantwortet?

Das Schreiben der Schutzgemeinschaft Deutsche Nordseeküste ist am 12. September 2002 im BMVBW eingegangen und intensiv in die Prüfung einbezogen worden. Nach Abschluss und Auswertung eines Interessenbekundungsverfahrens und der anschließenden eingehenden, umfangreichen und zeitaufwendigen

Überprüfungen durch Experten der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) des Bundes wurde das Schreiben am 4. Juli 2003 beantwortet.

4. Wie bewertet das BMVBW die in der Stellungnahme vorgebrachten Argumente gegen eine Tiefgangsbeschränkung von 6 m?

Die Argumente gegen eine Tiefgangsbeschränkung haben sich als nicht stichhaltig erwiesen. Durch das im Jahre 2002 durchgeführte Interessenbekundungsverfahren konnte sicher festgestellt werden, dass die geforderte hohe Schleppkraft von mindestens 160 t Pfahlzug und die hohe Geschwindigkeit von 17,5 Knoten auch ohne Verlust an Seetüchtigkeit bei Neubauten, die höchstens 6 m tief gehen, erreicht werden kann. Diese technischen Daten bringen nach Ansicht der Experten der WSV keine Nachteile in der Wirtschaftlichkeit und auch nicht im betrieblichen Einsatz. Eine Gesamtabwägung kommt daher, speziell auch für die Einsatzbedingungen in der Nordsee, zu positiven Ergebnissen für eine Tiefgangsbeschränkung auf 6 m. Diese Ansicht wird auch durch Aussagen aus Reedereiunternehmen unterstützt.

