

## SDN schreibt an Peditionsausschuss

# Schlepperstreit an der Küste geht weiter!

## Deutsche Arbeitsplätze gefährdet? / SDN fordert bessere Leistungsdaten

(Husum/Cuxhaven/Varel i.O.) Auch sechs Jahre nach der Havarie der "Pallas" vor der nordfriesischen Küste gibt es in der Frage der zukünftigen Notschlepper-Strategie erneut Streit zwischen dem Bundesverkehrsministerium und der Schutzgemeinschaft Deutsche Nordseeküste SDN. Gegenstand sind die für die Notschlepper in Nord- und Ostsee auszuschreibenden Leistungsbeschreibungen. Zwar begrüßt auch die SDN die europaweite Ausschreibung für zehnjährige Vertragsabschlüsse; Streitpunkt sind allerdings die Inhalte der Verträge.

In den vergangenen Jahren enthielten die Leistungsbeschreibungen stets die Formulierung: „der Schlepper muss die Bundesflagge führen und im Deutschen Seeschiffsregister eingetragen sein“ und „die Besatzung und das Boarding-Team müssen über ausreichende Fähigkeiten und Erfahrungen für Schlepp- und Bergungseinsätze und in der Bedienung der Feuerlöscheinrichtungen verfügen.“

Wie die SDN nun aus gewöhnlich gut unterrichteten Kreisen erfahren haben will, solle nur noch „ausreichende deutsche und englische Sprachkenntnisse“ der Besatzungen ein Kriterium neben anderen technischen Anforderungen darstellen. Auch müsse solch ein Schiff nicht mit einem Gas- und Explosionsschutz als Sicherheitsmaßnahme für die Besatzungen ausgerüstet werden. Aufgrund der Havarie der „Oostzee“ 1989 vor Brunsbüttel sind zwar alle bundeseigenen für Notschleppaufgaben vorgesehenen Mehrzweckschiffe mit Gas- und Explosionsschutz zum Eigenschutz der Besatzung ausgerüstet. Dieses Kriterium sei in den Leistungsbeschreibungen jedoch nicht vorgesehen - obwohl von Experten als Option empfohlen - und ein Schlepper gebaut werden solle, der für die nächsten zwanzig Jahre die Entwicklungen in der internationalen Seefahrt abdecken müsse, so die SDN.

„Mit derartigen Kriterien werde leichtfertig das Sicherheitsinteresse der Küstenbevölkerung ignoriert und Tür und Tor für „Billiglösungen“ geöffnet, weil damit auch Seeleute aus Nicht-EU-Ländern zu höchstem einem Viertel der üblichen Heuer angestellt werden können“, befürchtet SDN-Sprecher Hans von Wecheln,

Nach Meinung des Verbandes handele es sich bei Notschleppaufgaben nicht um eine allgemeine Dienstleistung in der Seefahrt, sondern hier müsste erfahrenes, kompetentes und hoch motiviertes Personal beschäftigt werden. Bei dieser Aufgaben geht es um „die Hilfeleistung eines vom Bund vorgehaltenen Schleppschiffes für einen manövrierunfähig in der See treibenden Havaristen und damit zur Abwehr von Gefahren für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs sowie zur Verhütung von schädlichen Umwelteinwirkungen“ definiert die SDN. Deshalb seien beste Revierkenntnisse und Deutschsprachigkeit Voraussetzung für eine schnelle und sichere Arbeit in Notfällen auf See. Auch müssen die Besatzungen die notwendige Kommunikation mit dem Havariekommando, Boarding-Team und weiteren an der Havarie beteiligten Einheiten bei schwerem Wetter und in Notsituationen erfolgreich durchführen können.

Da nach Meinung der SDN ohne Not auf diese Erfahrungswerte verzichtet werden soll, hat sich der Verband bereits an den Peditionsausschuss des Schleswig-Holsteinischen Landtages sowie des Deutschen Bundestages gewandt und um Einflussnahme gebeten. Während andere EU-Nationen wie England, die Niederlande und Frankreich aus gutem Grund mit nationalen Besatzungen ihre Küsten sichern würden, bestehe in Deutschland der Verdacht, dass die Politik zwar „maritime Bündnisse“ fordern und abschließen, Verwaltungen jedoch statt „Wein“ nur „Wasser“ einkaufen würden.

Mit der freundlichen Bitte um Veröffentlichung!



Hans von Wecheln,  
Vorstandssprecher SDN