

SCHLESWIG-HOLSTEIN: Martin Schulz diskutiert mit Pinneberger Schülern.

POLITIK: Gauck geht mit der EU hart ins Gericht.

KONTAKT

FEHMARNSCHEs TAGEBLATT

Gertrudenthaler Straße 3

23769 Fehmarn

Zentrale: 04371/86750
 Fax - Verlag 04371/867550
 Fax - Redaktion: 04371/867540
 E-Mail: redaktion@fehmarisches-tageblatt.de

Anzeigen:

Manfred Grell 04371/867520
 E-Mail: technik@fehmarisches-tageblatt.de

Zustellung:

Britta Steenbock 04371/867521
 E-Mail: verwaltung@fehmarisches-tageblatt.de

Redaktion:

Andreas Höppner 04371/867515
 Nicole Rochell 04371/867519
 Laura Oswald-Jüttner 04371/867516
 Lars Braesch 04371/867518

Schiffssicherheit: Maßnahmen nicht ausreichend

Nautischer Verein Vogelfluglinie übt Kritik an Femern A/S / Wasmuth: Analyse der Havariegefahren liegt nicht vor

FEHMARN ■ Kapitän Johannes Wasmuth, 1. Vorsitzender des Nautischen Vereins Vogelfluglinie (NVV), reagiert auf die von Femern A/S-Baumanager Claus Iversen gegenüber der Presse getätigte Äußerung, dass die Schiffssicherheit im Fehmarnbelt während der Bauphase genauso hoch sei wie heute, mit einiger Verwunderung. Für Wasmuth ist Iversens Aussage „weiterhin unbewiesen und damit nur eine Behauptung“.

Sicherlich sei es notwendig, eine Verkehrsüberwachung (VTS) im Fehmarnbelt einzurichten, Verkehrssicherungsschiffe einzusetzen und

die Baustellen nach Stand der Technik und behördlichen Vorgaben zu kennzeichnen, so Wasmuth. Der NVV bezweifelt aber entschieden, dass diese Maßnahmen ausreichend sind.

„Während der Bauphase werden mehrere Tausend Schleppverbände und Bagger schützen sowohl den Kiel-Ostsee-Weg als auch die Fahrrouten quer. Diese Verbände sind aufgrund ihrer eingeschränkten Manövrierbarkeit gegenüber dem übrigen Schiffsverkehr vorfahrtsberechtig. Hinzu kommt noch der normale Schiffsverkehr, der die sich fortwährend

räumlich ändernde Baustelle, damit verbunden die geänderten Zwangswege, beachten muss“, gibt der NVV zu bedenken.

Allein diese Fakten führten schon zu einer massiven Beinträchtigung der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs, ist Wasmuth überzeugt. Und bis heute habe Femern A/S keine tragfähige Analyse der daraus resultierenden Havariegefahren erbracht, ergänzt der NVV-Vorsitzende, der folgende Frage in den Raum stellt: „Liegt es daran, dass deren Eintrittswahrscheinlichkeit so hoch sein könnte, dass der Absen-

tunnel schon vom Bauverfahren her wegen der hohen Risiken für die Schifffahrt nicht machbar wäre?“

Eine für speziell diese Situationen von den nautischen Vereinen und anderen Fachleuten mehrfach geforderte Simulation der Schiffsbewegungen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens sei von Femern A/S als nicht notwendig erachtet worden, bemängelt Wasmuth. Die Absicht, diese notfalls und fallweise im Verlauf der Bauplanung und während des Baus vorzunehmen und entsprechende Sicherungsmaßnahmen behördlich genehmi-

gen zu lassen, hält der NVV schon allein aus rechtlichen Gründen für „höchst problematisch“. Bei der Einrichtung einer VTS werde laut Wasmuth verschwiegen, dass die VTS nur Beratungsfunktion gegenüber den Schiffsführungen habe. Die Nautiker vom Dienst stünden nicht am Steuer. Der NVV fordert deshalb: „Verkehrssicherungsschiffe müssen, um hoheitlich tätig zu werden, mit einem Beamten der Schifffahrtsverwaltung besetzt sein. Nur dann können Anordnungen gegen Schiffe, die sich einem Gefahrenbereich nähern, durchgesetzt werden.“ ■ **hö**