

# „Tankstelle“ und „Arbeitspferd“

## Betriebsstofftransporter im Rahmen von NATO-Manövern und Einsätzen

Michael Gemein

Als die „Tankstelle auf See“ oder die „Arbeitspferde der Flotte“ werden sie bezeichnet, die Betriebsstofftransporter der Klasse 704 („Rhön“-Klasse) – „Spessart“ und „Rhön“. Sie unterstützen die Kampfeinheiten der Marine bei der Erfüllung ihres Auftrages, sind zuständig für die Übernahme, das Lagern, den Transport sowie die Abgabe

Die kleinen Betriebsstofftransporter der Klasse 703, die „Tegernsee“ und „Ammersee“, sind Ende 2015 außer Dienst gestellt worden. Auch sie waren für die Unterstützung der Einheiten in See verantwortlich, hier vorrangig für die Boote, waren aber auch in der Hafenversorgung wichtige Service-Dienstleister und wurden geschätzt.

kauf und für die Kraftstoffversorgung in See (RAS-Replenishment at Sea) modifiziert wurden. Sie sind dementsprechend nach Standard der Handelsschifffahrt gebaut, aber jeweils mit zwei Spanntrossenanlagen zur gleichzeitigen Kraftstoffversorgung von zwei Schiffen während der Fahrt ausgerüstet. Mit einer Kraftstoffzuladung von mehr als 10.000 qm erhöhen die Tanker die Stehzeit eines Verbandes in See erheblich.

Die Schiffe sind sogenannte Einhülentanker und haben eine Länge von 130 m, eine Breite von 19,30 m und einen Tiefgang von 7,94 m. Ihre Einsatzverdrängung beträgt 14.169 t. Ausgestattet mit einem MAK 12 M 551 AK Antriebsdiesel erreichen sie mit 8.000 PS eine maximale Geschwindigkeit von 16 kn. Ihre Ladekapazität umfasst 9.500 Kubikmeter für Kraftstoff, 858 Kubikmeter für Flugkraftstoff, 269 Kubikmeter für Frischwasser und zwei Containerstellplätze für Kühl-/Trockenproviand Fremdeinlagerung sowie einen Containerstellplatz für Waffen und Munition bei eingeschiffen Sicherungssoldaten. Obwohl zivil besetzt, sind die Betriebsstofftransporter dennoch mit zwei Fliegerfaustständen STINGER II, Maschinengewehren und diversen Handwaffen ausgerüstet; die Besatzung ist an diesen Waffen ausgebildet. Eine ergänzende Ausrüstung bzw. Personalaufstockung durch militärisches Personal des Seebataillons kann im Rahmen eines Einsatzes erfolgen.

Durch die Fähigkeit der Versorgung in See (RAS) ermöglichen die Transporter eine signifikante Verlängerung der Seeausdauer der zu unterstützenden Einheiten im Verband. Die Versorgung in See läuft nicht nur zügiger ab als im Hafen, sondern es ist auch die Versorgung von zwei Schiffen zeitgleich möglich (Multiship RAS). Versorgung umfasst hier sowohl Kraftstoff (für Schiffe und auch Luftfahrzeuge) und Wasser, als auch, allerdings nur in geringem Umfang, Verpflegung und Kantinenwaren.

Die Besatzungen bestehen aus Tarifbeschäftigten des Bundes, also Arbeitnehmern. Lediglich für Verwaltungsangelegenheiten gehört ein Beamter zur Besatzung. Die Besatzung von 42 Mann ist also vollständig zivil; es handelt sich um Berufs-



Multiship RAS (Fotos: Marine)

von Kraftstoffen, Schmierstoffen, Wasser, Verpflegungsmitteln und Kantinenwaren. Und das nicht nur im nationalen Rahmen. Seit ihrer Indienstellung sind „Spessart“ und „Rhön“ immer wieder Teil von NATO-Verbänden, wie den Standing NATO Maritime Groups (SNMG) 1 und 2, oder nehmen an NATO-Manövern, wie Joint Warrior oder BALTOPS, teil. Aber auch in Einsätzen, aktuell bei der EU-Operation Atalanta am Horn von Afrika, haben sie sich bewährt. Als Betriebsstofftransporter, also Tanker, sind sie vor allem in internationalen Verbänden und Einsätzen eine sehr begehrte Ressource, deren Verfügbarkeit regelmäßig über Mobilität und Flexibilität entscheidet. Denn erst der Tanker gibt dem Verbandsführer in See die erforderliche Freiheit des Handelns und überwindet Abhängigkeiten.

Sie waren ebenfalls sowohl in den verschiedensten NATO-Manövern als auch in nationalen Manövern vertreten und haben ihren Beitrag geleistet.

Die großen Betriebsstofftransporter, auf die sich dieser Bericht konzentriert, sind dem Trossgeschwader in Wilhelmshaven zugehörig, mit den Dienstorten Kiel („Spessart“) und Wilhelmshaven („Rhön“).

### Fähigkeiten

Die Betriebsstofftransporter dienen der operativen Einsatzversorgung der Einheiten der Flotte und verbündeter Marinen. Bei den Schwesterschiffen „Spessart“ und „Rhön“ handelt es sich um ehemalige Chemikaliertanker der Kauffahrtsschifffahrt, die 1976 durch die Bundesmarine ange-



*Tanker A 1442 „Spessart“*

seeleute. Hier kann, aufgrund der langen Stehzeiten an Bord, oftmals auf langjährige Erfahrung zurückgegriffen werden. Dem Kapitän unterstehen als Führungspersonal drei Nautische Schiffsoffiziere (NSO), zwei Funkoffiziere, der Leitende Schiffstechnische Offizier (LTSO) mit seinen Technischen Offizieren und der Schiffsverwaltungsbeamteter (SVB), der einzige Beamte an Bord. Die erforderlichen nautischen und technischen Befähigungszeugnisse sind international gültige Patente nach STCW (Standards for Training, Certification and Watchkeeping) und unterliegen damit dem zivilen Patentrecht in der Verantwortung des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH). Die zivilen Besatzungen haben sich über Jahrzehnte gut bewährt; auch die Teilnahme an Einsätzen war bisher unkompliziert – da wo die Flotte fährt, fährt auch der Tanker. Das ist auch das Selbstverständnis und der Stolz der Besatzungen, die sich als Service-Dienstleister für die Flotte fühlen. Der Leitspruch der „Rhön“ macht das deutlich: „Rhön ... at your service“.

## Einsätze/NATO-Verbände

Die Tanker „Spessart“ und „Rhön“ sind seit ihrer Indienststellung in internationalen Manövern und in Einsätzen zu Hause. Ihr Metier sind lange Seefahrten in nationalen oder internationalen Verbänden. Sie haben u.a. teilgenommen an den Einsätzen Operation Active Endeavour, Operation Rendering Freedom, Operation Atalanta, den einsatzgleichen Verpflichtungen der NATO-Einsatzverbände (heute Standing NATO Maritime Group (SNMG), früher Standing NATO Force Atlantic und Mediterranean), sowie an den Manövern BALTOPS, Joint Warrior, Northern Coasts, Sharp Guard, Strong Resolve, Black Sea Operation, Joint Anti Air Warfare Tactical Exercise (JAAW-TEX), Einsatz-Ausbildungsverband (EAV) – ohne das mit dieser Auszählung der An-

spruch auf Vollzähligkeit besteht. Vor allem ihre Fähigkeit der Kraftstoffversorgung in See wird als unverzichtbar angesehen. Die Tanker stehen dabei nicht am Rande des Verbandes, sondern sind als unabdingbare Ressource wichtiger Teil desselben. Der Tanker sichert dem Verbandsführer Mobilität und Flexibilität – der Tanker macht ihn in Bezug auf Kraftstoff unabhängig. Dabei steht der „Dienstleistungsgedanke“ an oberster Stelle und wird durch beide Einheiten so verstanden und umgesetzt. Als aktuelles Beispiel für den Bedarf und die Bedeutung eines Tankers im Verband sei hier die fünfmonatige Teilnahme der „Spessart“ an der SNMG 2 im ersten Halbjahr 2015 dargestellt. In diesem Rahmen wur-



*Trossschiff bei einer Abwehrrübung*

den 86 Seeverorgungsmanöver durchgeführt, bei denen insgesamt 18.000 t Kraftstoff in See in Fahrt übergeben wurden. Die Seefahrt führte in den Nordatlantik, das Mittelmeer und, während der Ukraine-Krise, auch ins Schwarze Meer. Die „Spessart“ war durchgehend dabei – weil sie unverzichtbarer Bestandteil des Verbandes in See ist.

Auch wenn die Trossschiffe zivil besetzt sind, gibt es keine Probleme hinsichtlich Anerkennung oder Kommunikation im Verband. Neben der eigentlichen Aufgabe als Versorger sind „Rhön“ und „Spessart“ auch gern gesehene Partner für diverse Trainingsoptionen, wie Boardingübungen oder seemannische Manöver. Aufgrund des Baus nach Handelsschiffstandart sind sie vor allem für Boardingübungen gesuchte Übungsplattformen.

Aufgrund der eingeschränkten Bewaffnung der Betriebsstofftransporter können bei Teilnahme an Einsätzen Soldaten des Seebataillons, ein sogenanntes Vessel Protection Detachment (VPD), eingeschiffert werden. Seine Einschiffung dient, über den Eigenschutz durch die zivile Besatzung hinaus, dem Schutz des Schiffes gegen asymmetrische Bedrohung, mit der insbesondere im Rahmen der EU-Operation Atalanta gerechnet werden muss. Dies gilt umso mehr, als auch die Tanker bei Atalanta häufig als Einzelfahrer fahren und sich so nicht auf den gewohnten Schutz durch den Verband abstützen können. Aufgrund der niedrigen Bordwand, insbesondere bei voller Beladung, sowie der geringen Geschwindigkeit besteht gegen die asymmetrische Bedrohung durch schnelle, wendige Boote, wie sie z.B. Piraten nutzen, eine erhöhte Gefährdung. Dieser wird neben der routinemäßigen Wafenausbildung der zivilen Besatzung auch durch die Einschiffung eines VPD sowie

durch zusätzliche Sicherungsmaßnahmen, wie dem Ausbringen von Stacheldrahtsperrern an Oberdeck, Rechnung getragen.

Dass die Silhouette von „Rhön“ und „Spessart“ einen zivilen Tanker und damit eine vermeintlich leichte Beute vermuten lässt, die Tanker aber tatsächlich eine militärische Einheit und bewaffnet sind, wurde im März 2009 einer Gruppe von Piraten



**Querabversorgung**

zum Verhängnis. Die „Spessart“ wurde im Rahmen ihrer Teilnahme am Atalanta-Einsatz vor der Küste Somalias von Piraten angegriffen und beschossen. Die an Bord eingeschifften Soldaten der Marineschutzkräfte vereitelten den Angriff, indem sie das Feuer erwiderten. Es wurde Unterstützung durch den Verband angefordert, welche unter anderem durch Hubschrauber erfolgte. Die Piraten zogen sich zwar zurück, wurden aber durch eine resolute „Spessart“ verfolgt und konnten kurze Zeit später durch eine andere, am Einsatz teilnehmende Einheit, in Gewahrsam genommen werden. Ein gutes Zeichen dafür, dass sich die Besatzungen durchaus als Besatzung eines militärischen Unterstützungsschiffes fühlen und eben nicht als Seemann in der Kauffahrteischiffahrt.

„Rhön“ und „Spessart“ haben seither regelmäßig an Auslandseinsätzen teilgenommen, zuletzt die „Rhön“ im ersten Halbjahr 2014. Dabei haben sie am Horn von Afrika nicht nur die Einheiten der EU-Operation Atalanta routinemäßig versorgt, sondern auch die Einheiten von Nicht-NATO und Nicht-EU-Marinen. So hat die „Rhön“ während ihres Atalanta-Einsatzes 2014 Schiffe aus 9 Nationen (Australien, Dänemark, Deutschland, Frankreich, Griechenland, Italien, Kanada, Spanien und der Türkei) versorgt – und damit deren Stehzeit in See und letztlich deren militärische Effizienz erhöht.

Entscheidend für den reibungslosen Ablauf einer Kraftstoffversorgung in See sind die Standardisierung der Verfahren und des Signal- und Fernmeldeverkehrs. Nur so sind Seeverorgungsmanöver auch bei schwerer See, bei Nacht und unter Bedrohung sicher und schnell durchzuführen. Dabei fahren Tanker und zu betankende Einheit mit einer Geschwindigkeit von ca. 12 Knoten (~20 km/h) in einem Abstand von 36–42 m nebeneinander. Die erste Verbindung wird mithilfe eines Leinenschießgewehrs hergestellt und anschließend eine Spanntrosse übergeben und gespannt. An dieser gleiten

dann die Versorgungsschläuche für Kraftstoff, Flugkraftstoff und Wasser auf die andere Seite. Ist die Verbindung erst einmal hergestellt, können bis zu 600 qm Kraftstoff pro Stunde übergeben werden. Hört sich einfach an, erfordert aber viel Übung und Konzentration. Gerade bei schwerer See ist die Arbeit auf der Versorgungsstation nichts für Anfänger und Amateure. Neben dem unmittelbaren Nutzen der Tanker im Verband sind sie daher auch als Übungspartner sehr begehrt – RAS ist eine der Routineaufgaben von Marineverbänden in See. Aber erst die Übung sorgt für Sicherheit und Verlässlichkeit auch unter schwierigen Wetterbedingungen.

### Die Arbeitszeitverordnung (AZV) – Fluch oder Segen?

Die Umsetzung der EU-Arbeitszeitrichtlinie ab 2008 in nationales deutsches Recht/Verfahren in Form des Arbeitszeitgesetzes und des Tarifvertrages Öffentlicher Dienst haben die Seefahrten von „Spessart“ und „Rhön“ verändert. Während vor den Regelungen der Arbeitszeit 200 – 230 Seetage pro Jahr durchaus die Regel war, liegt die Anzahl der Seetage heute eher bei 120 – 150 Tagen. Eine weder von den Besatzungen noch von der Marine geschätzte Situation. Mit der Einführung der Soldatenarbeitszeitverordnung (SAZV) ab 1. Januar 2016 werden für die Besatzungen der militärisch besetzten Schiffe auf Basis der gleichen EU-Richtlinie umfangreiche Ausnahmeregelungen gelten, auf die die zivilen Besatzungen seit Langem warten. Das ist vonseiten der zivilen Besatzungen nicht nur schwer verständlich, sondern behindert auch die ansonsten reibungslose Zusammenarbeit. Und das kratzt auch am Selbstverständnis der Tankerbesatzungen – wir fahren da, wo die Kampfeinheiten fahren und wir unterstützen sie, wann, wo und solange sie diese Unterstützung brauchen. Eine Überprüfung der Arbeitszeitregelung

für die zivilen Besatzung drängt sich auf. Seefahrt ist häufig harte und mühsame Arbeit, die keinen Aufschub duldet und jederzeitige Flexibilität erfordert. Seeleute wissen das und handeln auch so.

### Marinetanker – Zukunft oder Auslaufmodell

Aufgabe der Tanker ist es, die Mobilität von Verbänden in See sicherzustellen. Das war der Auftrag bei der Indienststellung von „Spessart“ und „Rhön“ und das ist er auch heute noch. Marinetanker mit der Fähigkeit zur Kraftstoffversorgung in See sind auch heute noch hochgeschätzte und immer wieder nachgefragte Einheiten. Die Neubauten in vielen Marinen der Welt machen dies deutlich. Mit den sogenannten Combat Support Ships, in Deutschland den Einsatzgruppenversorgern „Berlin“, „Frankfurt am Main“ und „Bonn“, haben die Tanker vermeintlich Konkurrenz erhalten – tatsächlich ergänzen sich hier zwei Schiffstypen ökonomisch. Der Einsatzgruppenversorger steht neben der Rolle des Tankers auch als Versorger für Proviant, Ersatzteile und Munition in großen Mengen zur Verfügung, bei Bedarf auch mit einem Marineeinsatzrettungszentrum (MERZ – „Krankenhaus an Bord“). Dafür liegen seine Anschaffungs- und Unterhaltungskosten allerdings weit oberhalb denen eines Tankers. Darüber hinaus ist seine Besatzung rund viermal so groß wie die des Tankers – in Zeiten knapper Personalressourcen ein zu beachtender Unterschied.

„Spessart“ und „Rhön“ haben sich bewährt und „stehen auch heute noch ihren Mann“. Dennoch – beide Einheiten sind inzwischen rund 40 Jahre alt. Aus der Sicht des Betreibers wären eine etwas höhere Geschwindigkeit, ein Hubschrauberlandeplatz, etwas mehr Containerstellplätze und eine stärkere Unterkunftreserve für einzuschiffendes Personal, z.B. des Seebataillons, wünschenswert. Da es sich um technisch einfache Schiffe handelt, die lange Stehzeiten in See ermöglichen, bietet sich ein Mehrbesatzungskonzept an. So könnten Tanker auch unter den Einschränkungen des Arbeitszeitgesetzes eine hohe Anzahl von Seetagen sicherstellen – die Plattformen sind in der Kauffahrteischiffahrt ohnehin für eine Intensivnutzung ausgelegt.

Die Anfragen von nationalen Befehlshabern, aber auch von NATO und EU, sowie die hohe Wertschätzung im Verband, machen deutlich, dass die Fähigkeit des Marinetankers im Verband auch heute noch unverzichtbar ist. Das wird auch für die nächsten Jahrzehnte erkennbar so bleiben – wir sollten darauf vorbereitet sein. ■

**Kapitän zur See Michael Gemein ist Kommandeur Trossgeschwader.**