

Wer sich öfters am Rhein bewegt, kennt das Schiff der Wasserschutzpolizei. Das Schiff? Tatsächlich handelt es sich um eine Flotte von insgesamt 14 Rhein- und 11 Kanalstreifenbooten, die insgesamt 750 Kilometer schiffbarer Wasserstraßen in NRW überwachen. Wobei auf dem großen Strom der Typ Rheinstreifenboot 2000 in der Mehrheit ist. 1991 hatte das Land die Modernisierung der WSP-Flotte beschlossen, und zwischen 1996 und 2003 wurden nach und nach zwölf Schiffe dieser Baureihe in Dienst gestellt. Das Titelbild zeigt links die WSP 12 und rechts das im Januar getaufte WSP 1, quasi das Flaggschiff der Flotte.

Den Auftrag erhielt seinerzeit die Deutsche Binnenwerften GmbH, ein nach der Wende privatisierter ehemaliger DDR-Betrieb mit zwei Standorten in Tangermünde und Genthin. Dieses Unternehmen war schon in den Zeiten vor der Wiedervereinigung auf den Bau von Binnenschiffen spezialisiert und hatte große Erfahrung bei Polizei- und Küstenschutzbooten. So entstand das Rheinstreifenboot 2000.



*Fahrstand der WSP2, einem Schiff der Baureihe Boot
2000*

Es hat eine Länge von 17,50 Metern und eine Breite von 4,50 Metern. Der Tiefgang liegt bei 1,30 Metern, die Verdrängung bei 22,30 Tonnen. Auf dem Stahlrumpf sitzen Aufbauten aus Aluminium. Von der Bauart her handelt es sich um einen Kabinenkreuzer, also ein Schiff mit mindestens einer Kabine im Unterdeck. Tatsächlich ist auch das Boot 2000 mit Schlafplätzen und einer Kombüse ausgestattet. Immerhin verbringt die immer mindestens dreiköpfige Mannschaft hier je nach Lage mehr als zwölf Stunden, und bei Notfällen kann es auch schon einmal zu Einsätzen rund um die Uhr kommen.

Starker Antrieb

Angetrieben wird das Rheinstreifenboot 2000 durch zwei MTU-6-Zylinder-Reihenmotoren mit je 370 kw (= rund 500 PS) Leistung, die das relativ leichte Schiff auf maximal 25 Knoten (= ca. 46 km/h) bringen. Damit gehören diese Boote der WSP zu den schnellsten Gefährten auf dem Rhein. Die Treibstoffbunker fassen je 800 Liter Diesel, der Verbrauch schwankt stark und ist von der jeweiligen Fahrsituation abhängig. Nachgerüstet hat man eine Photovoltaik-Anlage zur Stromerzeugung und eine Klimaanlage für den Komfort. Der gesamte Innenraum ist so verstärkt, dass die Mannschaft dort vor der Auswirkung von Explosionen geschützt ist.

Tatsächlich dient jedes WSP-Rheinstreifenboot auch als schwimmende Wache und ist mit Computerarbeitsplatz, der notwendigen Kommunikationstechnik und allem, was für die polizeiliche Verwaltungsarbeit gebraucht wird, ausgestattet.

Auch wenn die Maschinen besonders zuverlässig und wartungsfreundlich sind, müssen sie – wie alle Schiffsdiesel – regelmäßig gepflegt und revidiert werden. Die kleinen Wartungsarbeiten werden von den Beamten selbst nach definierten Checklisten durchgeführt, dafür gibt es in jedem Team einen Antriebsexperten, von den Kollegen gern „Heizer“ genannt. Größere Arbeiten werden in der WSP-Werkstatt im Duisburger Hafen erledigt, und alle zwei Jahre kommt jedes Streifenboot planmäßig in die Werft in Mülheim/Ruhr, wo nicht nur Maschinen und Steuerung gewartet werden, sondern auch der Rumpf sowie die Auf- und Einbauten.

Beliebt bei den Wasserschutzpolizisten

Der Typ 2000 ist bei den Beamten der WSP, die auf dem Rhein Dienst tun, durchaus beliebt, weil dieses Boot mehr ist als nur ein Fahrzeug für den Streifendienst. Für die meisten WSPler ist das Schiff beinahe so etwas wie ein Zuhause, jedenfalls mehr als die Wachen an Land. Ältere Kollegen beklagen allerdings, dass die seit 1996 in Dienst gestellten Boote keinen Außenfahrstand mehr haben – den gab es noch bei der Vorgängerflotte, die zwischen 1974 und dem Ende der Neunzigerjahre auf dem Strom Streife fuhren. Vom neuen WSP 1, das zwar kaum länger ist als die Rheinstreifenboote 2000, aber wesentlich mehr Platz im Inneren bietet, sind die Wasserschutzpolizisten allerdings begeistert. Denn das 2011 getaufte Schiff ist eine schwimmende Kommandozentrale mit allen technischen Einrichtungen, um auch größere und länger dauernde Einsätze zu koordinieren.