

Speech
Kiel, 27.09.2001

Pressesprecher Per Dittrich, Tel. (04 31) 988 13 83

Düsternbrooker Weg 70
24105 Kiel

Tel. (04 31) 988 13 80
Fax (04 31) 988 13 82

Norderstraße 76
24939 Flensburg

Tel. (04 61) 144 08 300
Fax (04 61) 155 08 305

E-Mail: info@ssw.de

Schiffssicherheit in der westlichen Ostsee

Betrachtet man die statistische Wahrscheinlichkeit eines Unfalls in der Ostsee, so könnte man meinen, das Problem sei zu vernachlässigen. Auf 100.000 Schiffsbewegungen kommen 3 bis 4 Unfälle. Aber nicht die Häufigkeit der Unfälle ist das eigentliche Problem, sondern die möglichen Auswirkungen, die diese Unfälle haben können, sind das Problem. Das Prinzip Hoffnung hilft uns da nicht weiter.

Die Einführung des Schiffserkennungs- und Identifikationssystems AIS wird uns einen wichtigen Schritt voranbringen. Bundesverkehrsminister Bodewig hat schon mitgeteilt, dass hierfür Gelder bereitgestellt werden sollen. Eng verbunden hiermit ist die Einrichtung eines Havariekommandos. Bisher ist nur bekannt, dass der Bund bereit ist, eine Art 24-Stunden-Bereitschaft mitzutragen, die grundsätzlich nur im Fall der Fälle tätig wird. Dem Bericht ist nun zu entnehmen, dass der Bund mit einem Havariekommando einverstanden ist und eine Vereinbarung bis Oktober diesen Jahres geschlossen werden soll. Dies wäre ein Schritt in die richtige Richtung. Unabdingbar bleibt aber weiterhin, dass ein solches Havariekommando rund um die Uhr tätig ist und nicht nur bei Unfällen eingreift, sondern die Schiffe während der gesamten Passage durch die westliche Ostsee begleitet. Die Strukturen müssen also völlig verändert werden. Das ist eine große Aufgabe. Ziel muss immer noch die Einrichtung einer Seewache sein, die gemeinsam vom Bund und von den Ländern getragen wird. Die Einrichtung eines Havariekommandos darf nur ein erster Schritt hin zu einer umfangreichen Seewache sein.

Endlich scheint es so zu sein, dass man auf Bundesebene erkannt hat, dass

die nationale Aufgabe Schiffssicherheit nicht zum Nulltarif zu haben ist. Die Kapazität an Notschleppern in der Nord- und Ostsee soll ausgebaut werden. Wichtig in diesem Zusammenhang ist, dass nicht nur erstmals in der Ostsee überhaupt solche Schlepperkapazitäten staatlicherseits aufgebaut werden, sondern dass auch längerfristige Charterverträge geschlossen werden. Das gibt Planungssicherheit und schafft erst einmal Sicherheit an den Küsten. Hier wird eine wichtige Forderung der Menschen an den Küsten endlich umgesetzt.

Leider ist die Lotsenannahmepflicht nicht so leicht umzusetzen. Deutschland und Dänemark können sie nicht selbständig einführen und freiwillig werden die Lotsendienste so gut wie gar nicht genutzt. Trotzdem setzt sich die Regierung bei der IMO nachdrücklich für eine Lotsenpflicht für stark befahrene enge Gewässer, wie der Kadetrinne, ein. Die Einführung der Lotsenpflicht wird möglicherweise noch etwas länger dauern, aber mir erscheint es nicht unmöglich die Lotsenpflicht umzusetzen.

All die Maßnahmen, die im Bericht genannt worden sind, sind auf den massiven Druck der Küsten-Bundesländer zurückzuführen. Ohne die Überzeugungsarbeit der Küstenländer wären viele der im Bericht genannten positiven Schritte nicht durchgeführt worden. Ich möchte daher ausdrücklich der Landesregierung für ihren Einsatz in der Frage der Schiffssicherheit danken.

Wichtigstes politisches Ziel in der Frage der Schiffssicherheit muss allerdings weiterhin die Änderung des Grundgesetzes sein, um eine einheitliche Küstenwache einrichten zu können. Der Bericht bestätigt noch einmal die ablehnende Haltung der meisten anderen Bundesländer in dieser Frage. Das haben wir als SSW ja auch schon immer befürchtet. An der Forderung nach einer einheitlichen Küstenwache sollten wir aber weiter festhalten, auch wenn die Umsetzung möglicherweise sehr lange dauert.

Die Schiffssicherheit ist kein einfaches Fahrwasser, das wissen wir. Alle unter einen Hut zu bekommen und hier Regelungen zu finden ist nicht nur auf Bundesebene schwierig, das sind Erfahrungen die wir mit der Havarie der Pallas gemacht haben. Eine Lösung für den Ostseeraum zu finden dürfte daher noch schwieriger sein.

So hat die 10. Parlamentarische Konferenz über Zusammenarbeit im Ostseeraum gezeigt, dass die Sicherheit von Schiffen und Seewegen im Ostseeraum auch ein wichtiger Aspekt in der Zusammenarbeit im Ostseeraum darstellt. Der 2. Entschließungsteil der diesjährigen Konferenz macht deutlich, dass es eine Vielzahl von Maßnahmen gibt - auf die auch der Bericht der Landesregierung eingeht - die es umzusetzen gilt. Daher hoffe ich, dass die Ostseestaaten konkrete Beschlüsse treffen, die sie dann auch gemeinsam und zügig realisieren.