Südschleswigscher Wählerverband

SSW

Rede
Kiel, 22.02.2001

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

Sicherheit des Schiffsverkehrs

Seit Jahren schon wird die Schiffssicherheit diskutiert. Letzter negativer Höhepunkt in dieser Angelegenheit war die Havarie und Strandung des Holzfrachters Pallas. Hierzu hat es auch im Landtag mehrere kontroverse Debatten gegeben.
Wenn wir heute über die Schiffssicherheit sprechen, sollten wir uns im Klaren darüber sein, dass wir es hier mit einem Problem zu tun haben, dass nicht gesondert betrachtet werden sollte.
Natürlich lässt sich die Gefahr einer Havarie oder Strandung von Schiffen nie ganz ausschließen. Das Zusammenspiel mehrerer Komponenten kann immer dazu beitragen, dass Schiffe unkontrollierbar werden und aus dem Ruder laufen. Ebenso wird es trotz EU-Sicherheitsregelungen immer wieder Schiffe geben, die auf europäische Gewässer losgelassen werden, obwohl sie besser im Hafen bleiben sollten oder gar auf den Schrotthaufen gehören.
Doch das darf nicht dazu führen, dass wir tatenlos auf das nächste havarierte Schiff warten. Daher muss grundsätzlich für unsere Küsten das Vorsorgeprinzip gelten. Wir benötigen moderne Systeme, die es ermöglichen, Schiffe sicher durch unsere Gewässer zu lenken. In besonders schwierigen oder empfindlichen Meeresgebieten sollte daher auch eine Lotsenpflicht eingeführt werden. Für die Nordsee wird dieses bereits intensiv diskutiert. Diese Überlegungen sollten auch auf die Ostsee erweitert werden.
Darüber hinaus sollte auf eine einheitliche Seeraumüberwachung der Ostsee in Zusammenarbeit mit den deutschen Küstenländern, Dänemark und auch Polen angestrebt werden. Ziele hierfür müssen aber sein, dass einheitliche technische Überwachungssysteme und einheitliche Kommandostrukturen vorgehalten werden. Voraussetzung hierfür ist eine einheitliche Meldepflicht für alle Schiffe im betreffenden Seeraum.

Die Notfallversorgung stellt ebenfalls einen wichtigen Punkt für mehr Schiffssicherheit dar. Wie in der Nordsee muss auch in der Ostsee gegebenenfalls Schlepperkapazität vorgehalten werden. Da die Bundesregierung jedoch bisher noch nicht einmal entsprechende Forderungen für die besonders gefährdete Nordsee erfüllt hat - trotz Pallas - ist für die Ostsee allerdings wenig zu erwarten. Eine der Grundvoraussetzungen für eine erfolgreiche Bergungsaktion ist allerdings auch, dass die Schiffe in der westlichen Ostsee mit entsprechenden Schleppvorrichtungen ausgerüstet sind. Hier fehlt es jedoch noch an rechtlichen Voraussetzungen.
Den nächsten wichtigen Punkt, stellt die Forderung nach einer Küstenwache dar. Bereits in meiner Kritik zum Pallas-Bericht habe ich gesagt, dass es wichtig ist, die einzelnen Behörden und Institutionen, die im Havariefall tätig werden sollen, zu einer Einheit zusammenzufassen. Kompetenzen und Zuständigkeiten müssen künftig eindeutig geregelt werden. Dies geht am besten in einer einheitlichen Küstenwache, auch wenn dies einen Staatsvertrag oder eine Grundgesetzänderung notwendig macht. Diese Küstenwache sollte nicht nur im Fall des Falles tätig werden, sondern eine ständig verfügbare Einheit sein, die den Seeraum ständig beobachtet und überwacht. Damit wären wir in der Lage, ständige Kontakte zu unseren Nachbarn aufzubauen, die im Ernstfall dann genutzt werden könnten.
Eine solche Küstenwache müsste nicht nur auf Havariefälle im allgemeinen vorbereitet sein, sonder darüber hinaus auch Kompetenzen für Ölbekämpfung oder Schutz vor anderen Schadstoffen haben. Ich bin mir im Klaren darüber, dass eine derartige Küstenwache eine große nationale Aufgabe darstellt. Doch als übergeordnetes Ziel sollte die Zusammenfassung von allen Einrichtungen des Bundes und der Länder zu einer Küstenwache bei entsprechender Kompetenzübertragung im Auge behalten werden.
Die Pallas-Havarie hat deutlich gezeigt, dass es wichtig ist die derzeitigen Rechtsgrundlagen zu verbessern. So sollte die Möglichkeit geschaffen werden, dass Schlepper künftig schneller Zugriff haben können, ohne dass es finanzielle Nachteile für sie hat. Grundsätzlich müssen die Reeder für ihr Schiff haften. Die Errichtung eines Fonds, der in einer Übergangzeit für eventuelle Havarieschäden aufkommt, halte ich vorläufig für sinnvoll.
Viele nationale und internationale Änderungen und Maßnahmen sind notwendig, um künftig eine umfangreiche Schiffssicherheit zu gewährleisten. Der Pallas-Bericht hat jedoch deutlich gezeigt wie schwer die Umsetzung solcher Maßnahmen ist. Trotzdem ist gerade die Schiffssicherheit an Nord- und Ostsee für Schleswig-Holstein ein enorm wichtiges Thema daher sollte die Landesregierung auch versuchen einheitliche Lösungen für unsere Meere anzustreben.