Südschleswigscher Wählerverband

Rääde
Kiel, 12.12.2002

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 74
24939 Flensburg

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

E-Mail: info@ssw.de

Vereinbarung über die Errichtung des Havariekommandos

Die Errichtung eines Havariekommandos ist ein lang gehegter Wunsch an den Küsten Schleswig-Holsteins, dem wir immer näher kommen. So lange wir die Einrichtung eines Havariekommandos diskutieren, so lange gibt es im Verfahren immer wieder neue Ideen und Ergänzungswünsche aus den verschiedenen betroffenen Regionen. Manche dieser Anregungen konnten in die Gesetzesvorlage mit eingearbeitet werden und manch andere nicht. Dies lag nicht immer daran, dass man nicht gewillt war, allen Wünschen nachzukommen, sondern vielmehr daran, dass einige Wünsche vor dem Hintergrund der derzeitigen rechtlichen und tatsächlichen Situation nicht umsetzbar sind. Am Anfang der Diskussionen hatte man zum Beispiel den Wunsch, einen Staatsvertrag zwischen den betroffenen Bundesländern zu schließen und die Verantwortung für das Havariekommando komplett auf die Länderebene zu verlagern. Meine Kollegin Spoorendonk hatte seinerzeit darauf hingewiesen, dass dies zwar wünschenswert gewesen wäre, aber eine Grundgesetzänderung dafür nötig sei und man auch bei internationalen Absprachen entsprechende Souveränität von der Bundes- auf die Landesebene hätte übertragen müssen. Dass dies nicht so einfach möglich war, wurde damals schon erkannt und entsprechend von einer solchen Lösung Abstand genommen.

Ähnliche Schwierigkeiten gab es auch bei anderen Problemfeldern. Daher ist der vorliegende Gesetzesentwurf als eine Art Kompromiss über das derzeit machbare anzusehen. Und dass man hierüber Einigkeit erzielt hat, ist ein Erfolg an sich. Wir begrüßen daher ausdrücklich, dass dieser Gesetzentwurf

zustande gekommen ist trotz all der Unzulänglichkeiten, die noch im Raume stehen.

Wenn wir aber die Schiffssicherheit als Ganzes betrachten, so können wir aufgrund der Havarie des Öltankers Prestige vor der spanischen Küste feststellen, dass es noch viele Felder gibt, auf denen gehandelt werden muss. Doppelwandige Tanker, deren Sicherheitsstandards wesentlich höher sind, als bei den Uralttankern, die die Weltmeere befahren, sollen nach derzeitigem Stand erst ab 2015 für die EU-Gewässer vorgeschrieben werden. Jetzt, nach dem Tankerunfall, steht als Ziel das Jahr 2010 im Raum und die dänische EU-Ratspräsidentschaft will sogar durchsetzen, dass diese Tanker schon ab kommendem Jahr vorgeschrieben sein sollen. Dieses schnelle Handeln können wir natürlich unterstützen, obwohl sich natürlich auch die Frage stellt, ob es genügend doppelwandige Tanker gibt, die den Bedarf an Rohöl in Europa befriedigen können. Erste Schätzungen besagen, dass die Versorgung Europas so nicht vollständig sichergestellt werden kann. Deshalb müssen wir möglicherweise auch hier mit einem Kompromiss leben. Aber es muss klar sein, dass die doppelwandigen Tanker noch vor 2010 vorgeschrieben sein müssen. Dies dient der Sicherheit und ist auch von Vorteil für unsere schleswig-holsteinischen Werften, die diesbezüglich über das technische Know-how verfügen.

Aber auch die Einrichtung des PSSA-Wattenmeer kann für mehr Sicherheit sorgen. Das besonders schützenswerte Seegebiet vor unserer Westküste muss nicht nur in Karten eingezeichnet werden, sondern sollte vor allem auch als Begründung dafür dienen, die Seeschifffahrtsrouten weiter in die offene Nordsee hinaus zu verlegen. Nur diese Maßnahme schafft wirklich Sicherheit an den Küsten. Je weiter draußen die Schifffahrtswege sind, desto mehr Zeit hat man, wenn es wirklich zu einer Havarie kommt. Man darf nicht verkennen, dass auch alte Öltanker und andere Schiffe, die gefährliche Ladungen transportieren, durch die Nordsee fahren und ein ständiges Risiko darstellen. Wenn wir wirklich das PSSA-Wattenmeer schützen wollen, muss dies Konsequenzen haben. Die Seeschifffahrtswege müssen weiter auf die offene See hinaus verlegt werden.

Betrachtet man die Havarie der Prestige vor Spanien, darf man jedoch nicht die Augen davor verschießen, dass eine Havarie immer auch einzeln betrachtet werden muss und es keine Patentlösungen gibt. Allerdings ist auch dort sehr schnell wieder die Frage aufgekommen, ob man den Tanker in einen Nothafen hätte schleppen müssen, um so der Gefahr besser Herr werden zu können. Egal wie im konkreten Fall die Antwort ist, müssen wir uns auch hier bei uns Gedanken zu einem Notfallhafen für die Deutsche Bucht machen. Dies setzt allerdings voraus, dass man sich zwischen Deutschland, Dänemark und den Niederlanden über die Strukturen und die Kosten schnell einig wird. Und damit sind wir dann wieder bei den

Schwierigkeiten, die schon am Anfang der Überlegungen zu einem Havariekommando in bezug auf die internationale Zusammenarbeit und die entsprechende Kompetenzverteilung entstanden sind. So bitter es ist, so schwierig werden diese Fragen zu lösen sein. Aber in jedem Fall ist es richtig, das Havariekommando erst einmal auf sichere Beine zu stellen, um dann an den konkreten Problemstellungen weiterzuarbeiten.