

Dr. Ulf von Hielmcrone:

### **Forderung nach gemeinsamer Küstenwache und Hochseeschlepper in der Deutschen Bucht bleibt**

Vor zwei Jahren strandete die „Pallas“ vor Amrum. Die Folgen damals:

- Zigtausende Seevögel verendeten
- Strände wurden verschmutzt
- Die Region war Gegenstand negativer Berichterstattung
- Kosten in Höhe von rund 30 Millionen Mark

Die große Katastrophe war das damals übrigens nicht, es hätte alles viel schlimmer kommen können. Grund genug, sich mit den Ursachen auseinander zu setzen.

Der Untersuchungsausschuss hat diese Ursache und den Hergang der Havarie aufgearbeitet. Vor etwa einem Jahr hat er bereits massive Schwachstellen im Unfallmanagement für die hohe See und die Küstengewässer aufgedeckt, aber auch schwierige und undurchsichtige Zuständigkeitsbereiche und Befehlsstrukturen. Darüber hinaus wurden ebenfalls Schwachstellen im Bereich der Landesverwaltung festgestellt.

Der Untersuchungsausschuss hat damals im Ergebnis unter anderem als wesentliche Konsequenz eine zentrale Küstenwache gefordert, in der die bestehenden Organisationen mit einer einheitlichen Flotte aufgehen. Notwendige Verfassungsänderungen

sollten hierfür kein Hindernis sein, außerdem wurde in einem weiteren Beschluss die Bereitstellung von Hochsee-Schlepperkapazität in der Deutschen Bucht gefordert.

Nachdem nun auch der Bericht einer unabhängigen Expertenkommission – der Grobecker-Kommission - auf Bundesebene vorliegt, ist die Frage nach dem Vergleich der beiden Berichte berechtigt, aber auch, was ist auf Bundes- und Landesebene geschehen, um Fehler in Zukunft abzustellen und bessere Strukturen zu schaffen? Oder um es anders auszudrücken, was ist passiert, um einen zweiten, wahrscheinlich schlimmeren, Pallas-Fall zu vermeiden?

Die Antwort liegt jetzt vor, sie zeigt zweierlei:

1. Auf Landesebene hat die Regierung ihre Schularbeiten gemacht; in Stichworten:
  - Neufassung der Grundsätze für die Zusammenarbeit im Krisenfall
  - ein gemeinsames Lage- und Führungszentrum im Polizeizentrum Kiel
  - Verbesserung der Pressearbeit und der Zusammenarbeit mit Dänemark
  - Verbesserung der Brandbekämpfung auf See
  
2. Unbefriedigend ist die Antwort allerdings dort, wo es um die Zusammenarbeit zwischen den Ländern und dem Bund geht, was allerdings nicht unserer Landesregierung anzulasten ist. Jedoch ist dies der eigentliche Kernbereich:

Die Empfehlungen der Grobecker-Kommission bleiben im wesentlichen in zwei wichtigen Aspekten hinter unseren Forderungen zurück:

1. Die vorgeschlagene „Seewache“ ist nicht die Küstenwache, die der Landtag gefordert hat. Der Begriff Seewache ist im übrigen an dieser Stelle falsch, er ist ein seemännischer Ausdruck und damit anderweitig belegt.
  
2. Das Notschleppkonzept, Empfehlung Nr. 7 Grobecker, ist nach allem, was uns Fachleute berichten, äußerst bedenklich. Es gibt kein Notschleppen, es gibt nur ein Schleppen im Notfall, das aber ist wahrlich kein zur Not-auch-Schleppen. Hier liegt der fundamentale Irrtum der Arbeitsebene im Bundesverkehrsministerium. Deswe-

gen ist es durchgängige Meinung aller Fachleute, dass dauerhaft ein hochseetüchtiger Schlepper in der Deutschen Bucht stationiert sein muss.

In unserem Beschlussantrag vom heutigen Tage fordern wir deswegen sehr deutlich noch einmal und wiederholt:

- Wir brauchen den Hochseeschlepper in der deutschen Bucht!

Wir bleiben darüber hinaus auch bei unserer Forderung nach einer einheitlichen Küstenwache, verkennen indessen nicht, dass sie offenbar derzeit nicht zu verwirklichen ist. Deswegen sind wir zunächst mit der Einrichtung eines Havariekommandos entsprechend der Empfehlung Nr. 2 der Grobecker-Kommission einverstanden, möchten indessen, dass sich die Regierung weiterhin mit der Umsetzung der ursprünglichen Forderung befasst, wohl wissend, dass dies kurzfristig nicht durchsetzbar ist. – Die Forderung nach einer einheitlichen Küstenwache bleibt aber bestehen, denn sie ist für uns eine wichtige Erkenntnis aus dem PUA.

Vergessen wir darüber hinaus nicht, dass wir es bei unserem Wattenmeer mit einer im Wortsinne *Particular Sensitive Sea Area* zu tun haben. Als solche offiziell ausgewiesen sind allerdings erst zwei Seegebiete: Das *Great Barrier Riff* in Australien und ein Seegebiet bei Cuba. Ob unser Wattenmeer dazu taugt und welche Konsequenzen dies hätte, muss geprüft werden. Einige Regelungen sind bereits Bestandteil unserer Beschlüsse. Frage ist aber, in welchem Verhältnis würde ein PSSA-Gebiet zu anderen bereit eingerichteten Schutzgebieten stehen. Was bedeutet das PSSA-Gebiet auch in Hinsicht auf unsere Häfen und deren Erreichbarkeit? Diese Fragen sind zu erörtern und dann für uns alle zu beantworten. Da uns die Nordsee nicht allein gehört, Wattenmeere auch in den Niederlanden, Dänemark und England - im Wash – vorhanden sind, sind der Nordsee-Schutz und ein mögliches PSSA-Gebiet ein klassisches Thema für die notwendige Nordsee-Kooperation. Die Nordsee ist uns gemeinsamer Lebensraum in vielerlei Hinsicht.