

**Christian Albrecht**  
Pressesprecher

Vi.S.d.P.

**Nr. 62/2001**

**Kiel, Donnerstag, 22. Februar 2001**

**Sperrfrist: Redebeginn**

*Es gilt das gesprochene Wort!*

**Joachim Behm zu TOP 7** (Sicherheit des Schiffsverkehrs in der westlichen Ostsee)

„Am 6. Februar diesen Jahres berichtete die Presse über die gute Entwicklung der Wasserqualität in der Ostsee. Deutliche Steigerungen im Sauerstoffgehalt und auch merkliche Minderungen im Schadstoffeintrag wurden gemeldet. Ganz ohne Frage ist dies auch auf die Bemühungen der Ostseeanrainerstaaten, ihre Abwässer nur noch geklärt in die Oberflächengewässer und so mit in die Ostsee abzuleiten, zurückzuführen. Obwohl die Russische Föderation weiterhin noch sehr hinter der Entwicklung hinterherhinkt und weiterhin in großem Maße ungeklärte Abwässer in die Ostsee einleitet, ist diese erfreuliche Entwicklung eingetreten. Insgesamt gesehen sind wir also auf dem richtigen Wege, die Ostsee wieder in ein ökologisches Gleichgewicht zu bringen.

Und dennoch droht erneut ein Rückschlag, von dem insbesondere die Küsten der westlichen Ostsee bedroht sind. Die Landespresse berichtet am 3. Februar diesen Jahres über die Zunahme der Großschifffahrt in der Ostsee insbesondere über den ständig steigenden Anteil von Tankern, die die Routen von St.Petersburg und den Baltischen Staaten im Auftrage des russischen Ölexportes befahren.

Über Einzelheiten berichteten die Kieler Nachrichten an diesem Tage.

Danach erreichen inzwischen auch namentlich bekannte Tankschiffe in beladenem Zustand einen Tiefgang von ca 14 Metern. Eine sehr kritische Zahl, weil ostwärts der Insel Fehmarn, südlich der dänischen Insel Falster von diesen Schiffen die **"Kadetrinne"** durchfahren werden muss. Die Kadetrinne ist aber ein Gewässer mit einer Tiefe um die 16 Meter. Dazu weist diese Fahrrinne nur eine geringe Breite auf. Bei widrigen Winden oder nur geringfügig sich ergebenden Tiefenschwankungen ist die große Ölkatastrophe in unseren Ostseeküstengewässern vorprogrammiert, wenn einer dieser bis an den Rand beladenen Tanker auf Grund läuft.

Seit der Pallas-Katastrophe ist ein Handlungsbedarf auch für die Ostseeküste bekannt. Auch wurde im Pallas-Untersuchungsausschuss deutlich, dass in küstennahen Gewässern nicht ganz sicher ist, wer für

F.D.P. Fraktion im  
Schleswig-Holsteinischen Landtag  
Landeshaus, 24171 Kiel  
Postfach 7121  
Telefon: 0431/9881488  
Telefax: 0431/9881497  
E-Mail: [fraktion@fdp-sh.de](mailto:fraktion@fdp-sh.de)  
Internet: <http://www.fdp-sh.de>



Presseinformation

Vorsorgemaßnahmen zuständig ist. Sicher ist aber unsere Betroffenheit, falls es in der westlichen Ostsee je zu einer Tankerhavarie kommt.

Deshalb gilt es nun, sehr schnell mit unseren befreundeten Ländern rund um die Ostsee insbesondere mit Dänemark Vorsorge zu treffen. Und soweit es die Zuständigkeit des Bundes betrifft, mahnen wir dessen Handeln mit Nachdruck an.

Tiefen- und Beladungsbegrenzungen für die Großschifffahrt, eine sorgfältige Betonung und Lotsenzwang sind sehr schnell in den Vorsorgekatalog aufzunehmen. Ein Überwachungs-, Kontroll- und Informationssystem ist sicher unverzichtbar. Schifffahrtsexperten fordern eine generelle Lotsenpflicht für die westliche Ostsee. Freiwillig kann diese - so lautet die Presseinformation - schon jetzt in Anspruch genommen werden. Aber welchen Wert hat Freiwilligkeit, wenn die Finanzmittel knapp sind und der Frachtverkehr nur geringe Gewinnspannen ermöglicht.

Die F.D.P. verweist auf den Vehrkehrssicherheitstag in Goslar vom 24. bis zum 26. Januar diesen Jahres, wo unter der Leitung des Präsidenten des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie, Prof. Ehlers, das Thema: **Vorsorge gegen Schiffsunfälle im Küstenvorfeld** behandelt wurde.

Die Landesregierung wird aufgefordert über den Stand der Gefahrenabwehr insbesondere für den Bereich der westlichen Ostsee zu berichten.“