

Wilhelm Malerius zu TOP 7:

Sicherheit des Schiffsverkehrs in der westlichen Ostsee

Die Sicherheit in der Ostsee hängt nicht nur vom Zustand und der Überwachung dieses Gewässers ab, sondern auch von der Dichte des Schiffsverkehrs und der Sicherheit der Betriebe einzelner Schiffe. Die Seeschifffahrt ist seit jeher international in einem doppelten Sinne: Die Schiffe der Schifffahrtsnationen verkehren weltweit. In der Ostsee verkehren Schiffe vieler Schifffahrtsnationen.

Die Möglichkeit der Küstenstaaten, eigene Umweltschutz- oder Befahrensregelungen gegen ausländische Schiffe in ihren Gewässern durchzusetzen, wird durch internationales Recht eingeschränkt. Selbst in ihrem Küstenmeer innerhalb der 12-Seemeilen-Grenze dürfen Küstenstaaten das Recht der reinen Durchfahrt nicht beschränken. Innerhalb der bis zu 200 Seemeilen vor die Küste rückenden „außerordentlichen Wirtschaftszone“ können Sie nur Regelungen erlassen, die von der „International Maritime Organisation“ (IMO), einer Organisation der Vereinten Nationen, anerkannt werden.

Das deutsche Schiffssicherheitsgesetz beschränkt sich im Kern darauf, formalrechtlich eine einheitliche und wirksame Durchführung der internationalen Schiffssicherheitsregelungen der IMO als innerstaatlich geltendes Völkerrecht zu gewährleisten. Als eine der größten Handelsnationen hat die Bundesrepublik und als Land mit besonders sensiblen Küsten auch das Land Schleswig-Holstein ein ausgeprägtes Interesse an einer sicheren Schifffahrt. Die Bundesregierung, und dieses ist im Sinne des Landes Schles-

wig-Holstein, muss deshalb in der IMO eine führende Position bei der Gestaltung der Sicherheitsvorschriften und ihrer Umsetzungsinstrumente einnehmen.

Die Ostsee ist in jüngster Zeit von Schiffskatastrophen verschont geblieben. In den vergangenen Jahren verliefen alle Havarien glücklicherweise glimpflich. Nicht auszu-denken ist es, wenn bei der letzten Kollision eines in Ballast fahrenden Erzfrachters und eines in Ballast fahrenden Tankers dieser voll beladen gewesen wäre. Die Folge wäre bei Beschädigung eines Tanks das Auslaufen von großen Mengen Gas bzw. Schweröl und somit eine ökologisch sowie ökonomisch verheerende Ölkatastrophe. Je nach Windrichtung wäre mindestens ein Ostseeanliegerstaat betroffen. Dies zeigt, dass auch innerhalb der Ostseekooperation die Zusammenarbeit zur Schiffssicherheit verstärkt werden muss.

Der überwiegende Teil der Im- und Exporte der Ostseeanlieger wird auf dem Seeweg von und zu den Ostseehäfen transportiert. Dieses ist ganz in unserem Sinne, denn auch in diesem hohen Hause gilt „from road to sea“. Viele Hafenstädte der östlichen Ostsee erhöhen ihre Umschlagkapazitäten. In der Folge steuern zunehmend größere Schiffe diese Häfen an, das Risiko wächst täglich.

Im Schnitt befahren zurzeit etwa drei bis vier große Tanker sowie fünf große Massengutfrachter täglich die Kadetrinne, bzw. bis zu 40.000 Schiffe sind in diesem Seegebiet jährlich unterwegs. Der Wasser- und Schifffahrsdirektion des Bundes ist dieses zunehmende Problem bekannt, aber bei der Kadetrinne handelt es sich um ein Grenzgebiet zwischen Deutschland und Dänemark. Über alle Maßnahmen, z. B. Lotsenpflicht für Tanker oder Radarüberwachung, ist zunächst die Zustimmung Dänemarks erforderlich, dazu müssen auch noch Gremien der EU sowie der IMO zustimmen. Bei allen diesen Verhandlungen auf internationaler Ebene sitzt die Tankerlobby aus Griechenland und Zypern mit am Tisch, und Sie alle hier in diesem hohen Hause können sich vorstellen, wie lange diese Verhandlungen dauern werden.

Die Verbesserung der Betonung sowie der bestehenden Seezeichen in der Kadetrinne ist durchgeführt worden, und trotzdem wird diese Maßnahme nicht ausreichend zu Erfolg führen, solange Schiffe aus Billigflaggenstaaten mit einer nautischen Crew zur Befahrung der Kadetrinne den sogenannten „Shell Atlas“ und nicht die neuesten zugelassenen Seekarten benutzen. Die Forderung nach einer gut ausgebildeten Crew auf allen Schiffen muss oberste Priorität haben.

Die weltweite Einführung des AIS-Systems (Automatic Identification System) ab dem Jahr 2002 wird zu entscheidend mehr Sicherheit im Schiffsverkehr führen. Durch das AIS-System ist der Standort eines Schiffes zu jeder Zeit erkennbar, der Name des Schiffes, der Tiefgang, die Länge und Breite, die Art der Ladung sowie der Bestimmungshafen jederzeit abrufbar.

Oberstes Ziel der Sicherung der Verkehrswege ist die Gewährleistung der „Sicherheit und Leichtigkeit“ des Schiffsverkehrs. Dazu gehört eine effektive Verkehrsüberwachung und -lenkung besonders in engen und dicht befahrenen Rinnen. Hier ist die Bundesregierung gefordert, rechtzeitig zur Einführung des AIS-Systems alle erforderlichen Baumaßnahmen, das entsprechend geschulte Personal sowie alle dafür notwendigen Gerätschaften und Programme zur Verfügung zu stellen.

Darüber hinaus sind aber auch Vorkehrungen für den Eintritt von Unfällen zu treffen, um Schäden für Menschen und die Umwelt zu vermeiden bzw. zu begrenzen. Dazu gehören für die Bekämpfung von Unfällen und Unfallfolgen erforderliche Geräte und Schiffe sowie eine entsprechend organisierte Verwaltung mit speziell geschultem ausreichend bemessenem Personal.

Die Landesregierung kann und muss dieses sowie eine schnelle Durchführung der erforderlichen Maßnahmen vom Bund fordern, und wir alle in diesem hohen Haus sollten sie dabei nach allen Kräften unterstützen.

Die SPD-Landtagsfraktion wird dem Berichtsantrag zustimmen.

