



Presseinformation

Nr. 323/2001

Kiel, Donnerstag, 27. September 2001

Sperrfrist: Redebeginn

Es gilt das gesprochene Wort!

In seinem Redebeitrag zu **TOP 38** (Sicherheit des Schiffsverkehrs in der westlichen Ostsee) sagte der FDP-Landtagsabgeordnete; **Joachim Behm**:

„Ich möchte meine Rede mit einem Dank an alle Beteiligte für den ausführlichen Bericht beginnen.

Besonders gefreut hat es mich, dass die Landesregierung als die Überbringerin der frohen Botschaft fungieren durfte, dass sich der Bund und die Küstenländer bereits am 21. Mai auf eine einheitliche Einsatzleitung für schwerwiegende Seeunfälle einigen konnten. Eine zentrale Forderung der FDP-Fraktion aus der Pallas-Havarie wurde damit in die Wirklichkeit umgesetzt.

Und noch erfreuter bin ich darüber, dass der Bericht – was ich unter anderen Umständen immer heftig kritisieren würde – unvollständig ist, genauer gesagt, dass sich seit der Vorlage des Berichts schon wieder so viel getan hat: Ich nehme damit Bezug auf die jüngsten Ergebnisse der Parlamentarischen Konferenz über die Zusammenarbeit im Ostseeraum Anfang diesen Monats in Greifswald. Mit der einstimmig verabschiedeten Resolution zur Schiffssicherheit ist ein gutes Fundament geschaffen worden, dass der Schiffsverkehr in der Ostsee sicherer und der Schutz des Meeres größer wird.

Insgesamt gibt der Bericht einen guten Überblick über die derzeitige sowie die zu erwartende Verkehrssituation auf der Ostsee und die damit einhergehenden Gefährdungen. Das gilt auch für die Maßnahmen und Aktivitäten, die zur Schiffssicherheit bislang geleistet worden sind bzw. noch zu leisten sein werden. Hier werden zwangsläufig nicht nur Neuigkeiten präsentiert, aber für die weitere Arbeit auf diesem Gebiet ist die Zusammenstellung sicherlich hilfreich. Dafür wie gesagt meinen Dank.

Bei allem Bemühen um eine runde Darstellung weist der Bericht allerdings auch einige Ecken und Kanten auf, die ich hier nur andeuten kann und über die wir im Ausschuss weiter beraten müssen.

Das betrifft zunächst die Kadetrinne. Wir alle sind uns der Bedeutung einer Lotsenpflicht in der Kadetrinne bewusst. Auch auf der Ostseeparlamentarierkonferenz war ihre Notwendigkeit, aber auch über die damit

Wolfgang Kubicki, MdL
Vorsitzender

Dr. Christel Happach-Kasan, MdL
Stellvertretende Vorsitzende

Dr. Ekkehard Klug, MdL
Parlamentarischer Geschäftsführer

Christel Aschmoneit-Lücke, MdL

Joachim Behm, MdL

Dr. Heiner Garg, MdL

Günther Hildebrand, MdL

www.fdp-sh.de

verbundenen Kosten sowie möglichen Wettbewerbsnachteile ein wesentliches Thema.

Ich habe aber auch schon darauf hingewiesen, dass wir den Ruf nach einer Lotsenpflicht, also der Verpflichtung einen Lotsen an Bord nehmen zu müssen, nicht überbewerten dürfen. Nach sachverständiger Auskunft aus dem Bundesverkehrsministerium folgen bereits heute 95 % aller Schiffe im Bereich der Kadetrinne der von der IMO ausgesprochenen Empfehlung zur freiwilligen Annahme eines Lotsen. Der Effekt, den eine gesetzliche Verpflichtung haben könnte, könnte daher im Ergebnis eher gering ausfallen.

Immer wieder bemerkenswert ist auch die Auflistung der Maßnahmen, mit denen die Landesregierung mehr für die Schiffssicherheit zu tun. Bemerkenswert deshalb, weil nach meiner Ansicht Selbstverständlichkeiten erst jetzt geregelt werden, gleichwohl aber als Errungenschaften gefeiert werden: sei es die Einberufung des Interministeriellen Leitungsstabes, die Öffentlichkeitsarbeit oder die Erstellung von Gefahrenabwehrplänen. Andererseits steckt die Landesregierung in Sachen „Küstenwache“ immer noch in den Kinderschuhen. Hier sollten sie ihre Bemühungen um einheitliche Kommandostrukturen unbedingt beibehalten.

Auf Bundesebene sieht es nicht besser aus. Im Gegenteil: Entgegen allen vollmundigen Ankündigungen, endlich eine Hochseeschlepper dauerhaft zu stationieren, hat rot/grün erneut den Vertrag mit der Oceanic nur bis zum 15. Oktober befristet. Täuschen und tarnen. So geht es nicht.

Schließlich noch ein Wort zu den Doppelhüllentankern: Ohne Frage ist ihre schrittweise Einführung bis zum Jahr 2015 ein zwar langwieriger, aber ein ebenso geeigneter wie wichtiger Schritt, um das Umweltrisiko im Falle eines Unglücksfalls zu verringern.

Wir sollten aber im Auge behalten, dass die deutsche Ostseeküste mit etwa 6 % der Unfälle relativ wenig betroffen ist. Schäden und Gefahren gehen in weit größerem Maße von den vielen illegalen Öleinleitungen aus, die das Meer und die Küsten bedrohen. Hier muss unbedingt angesetzt werden, beispielsweise durch die Übernahme von Entsorgungskosten. Auch hierüber werden wir beraten müssen.“