



## Presseinformation

Nr. 365/2002

Kiel, Donnerstag, 12. Dezember 2002

*Sperrfrist: Redebeginn*

*Es gilt das gesprochene Wort!*

*Schiffahrt/Havariekommando/Küstenwache*

**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**

## Joachim Behm: Mit kleinen Schritten zum Ziel

In seinem Redebeitrag zu **TOP 3** (Vereinbarung über die Errichtung des Havariekommandos) sagte der Abgeordnete der FDP-Landtagsfraktion, **Joachim Behm**:

„Seit vor gut vier Jahren der Holzfrachter „Pallas“ in der Nordsee in Seenot geriet und vor Amrum auf Grund lief, hat sich das Bewusstsein zu Fragen der maritimen Notfallvorsorge grundlegend geändert. Denn gemeinsam mit der „Pallas“ versank hierzulande auch ein großes Stück des bis dato bestehenden Gefühls der Sicherheit, dass die von der Schiffahrt ausgehenden Gefahren beherrschbar sind. Gab es doch bis dahin keinen Seeunfall in den deutschen Küstengewässern, der mit so gravierenden Folgen für die Umwelt einhergegangen war.“

Es war selbstverständlich, dass die Verantwortlichen die Ursachen des Unglücks analysierten und in Kommissionen und Gremien Vorschläge und Empfehlungen für eine verbesserte Vorsorge erarbeiteten. Auch Schleswig-Holstein war daran in einem erheblichen Umfang beteiligt.

Doch von der Empfehlung bis zu ihrer Umsetzung ist es oftmals ein langer Weg. Der heute zur Abstimmung stehende Gesetzentwurf zeigt das. Bereits seit Mai/Juni diesen Jahres liegen die Vereinbarungen zwischen dem Bund und den Küstenländern vor, leider sind wir Schleswig-Holsteiner die letzten, die sie unterzeichnen.

Mit dieser Feststellung erhebe ich keine Kritik an sachlichen und ausführlichen Ausschussberatungen. Wir müssen uns selbstkritisch aber durchaus die Frage gefallen lassen, ob wir uns mit allen Empfehlungen und Vorschlägen zur Verbesserung der maritimen Sicherheit auf der Nord- und Ostsee so viel Zeit lassen können.

Erst vergangenes Jahr ereignete sich direkt vor unserer Haustür die schwere Havarie der „Baltic Carrier“, bei der 2700 t Öl ins Meer liefen. Nur – für Schleswig-Holstein – günstigen Witterungsverhältnissen ist es zu verdanken, dass nicht unsere, sondern die dänische Küste von der Katastrophe betroffen wurde.

Glück im Unglück auch im aktuellen Fall der „Prestige“. Nicht auszudenken, was es bedeutet hätte, wenn der Öltanker, der auf seiner geplanten Fahrt von Lettland nach Singapur auch den Fehmarn-Belt passierte, in hiesigen Gewässern havariert wäre.

Auf dieses Glück können und wollen wir uns aber nicht verlassen. Wir müssen endlich handeln - auf nationaler, auf regionaler und auf internationaler Ebene.

Die FDP-Fraktion unterstützt die Errichtung eines Havariekommando als zentrale Einsatzleitung und für die maritime Notfallvorsorge, wie es im Gesetzentwurf vorgesehen ist.

Nur die einheitliche Führung durch ein Havariekommando kann gewährleisten, dass in Zukunft alles Erforderliche gebündelt und in Kenntnis aller verfügbaren Mittel auch sachgerecht eingesetzt werden kann.

Es war immer unsere Forderung eine einheitliche Kommandostruktur einzurichten, die sowohl Bundes- wie auch Landesaufgaben wahrnehmen kann, unabhängig davon, wie im Alltag die einzelnen Strukturen aufgeteilt sind.

Als einen Wermutstropfen in der vorgesehenen Regelung empfinde ich es daher, dass nicht alle auf See tätigen Einrichtungen, wie der BGS-See, der Zoll oder die Fischereiaufsicht in das Havariekommando einbezogen werden konnten. Wir sollten das als Ziel im Auge behalten, auch wenn es dazu aus Kompetenzgründen einer Grundgesetzänderung bedarf.

Bei aller Freude über die baldige Arbeitsaufnahme des Havariekommandos dürfen wir aber auch die Vielzahl weiterer notwendiger Schritte zur Verbesserung der maritimen Sicherheit nicht aus den Augen verlieren.

Nur beispielhaft will ich erinnern an die schnelle Einführung des AIS-Systems, die zügige Umsetzung, Einhüllen-Tanker zu verbieten oder die Einrichtung von Nothäfen. Die Vorschläge, teilweise sogar die gesetzlichen Regelungen liegen bereits auf den Tischen. Sie müssen jetzt zügig umgesetzt werden.

Allerdings warne ich davor, diese Forderungen dahin misszuverstehen, dass „wir“ das alleinige bewerkstelligen könnten. Schifffahrt ist ein internationales Geschäft und zu Recht findet sich in der Wochenendausgabe der LN ein ausführlicher Bericht, warum selbst der EU mit ihrer Forderung, ab sofort gefährliche Tanker aus europäischen Gewässern zu verbannen, die Hände gebunden sind.

Das gilt auch für die Umsetzung des Nothafenkonzepts. Wir müssen uns bewusst sein, dass es dazu stets der Mitwirkung und der Zustimmung der betroffenen Häfen bedarf. Denn das Einschleppen havariierter Schiffe, insbesondere wenn sie gefährliche Ladung führen, beinhaltet stets auch eine potentielle Gefährdung der Häfen.

Das heißt nicht, die Forderung nicht zu erheben – aber für die Wirklichkeit bleiben uns nur kleine Schritte – und die müssen wir gehen.“