

Zur heutigen PK von Willi Piecyk:

Wir brauchen einen Handlungsplan für die Ostsee!

Zu den Äußerungen des Europaparlamentarierers Willi Piecyk erklären für die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen, **Detlef Matthiessen**, umweltpolitischer Sprecher und **Karl-Martin Hentschel**, Fraktionsvorsitzender:

Nach der Kollision des chinesischen Düngemitteltransporters „Fu Shan Hai“ mit dem zypriotischen Frachter „Gdynia“ bedrohen Öl und Chemikalien wieder einmal die Ostsee und die Küste. Die zahlreichen Schiffshavarien in der letzten Zeit warnen vor möglichen weiteren Unfällen mit sehr gravierenden Folgen. In Sachen Schiffssicherheit muss endlich Vollgas gegeben werden. Dazu ist die Außerbetriebnahme von Einfachhüllentankern ein wichtiger Schritt. Wir brauchen aber mehr: Einen abgestimmten Handlungsplan, der zügig umgesetzt wird.

1. Auch die etwas schnellere Gangart der EU ist immer noch langsam. Übergangsfristen müssen verkürzt werden und insbesondere Befahrensverbote und Rückweisungsrechte (Hafenstaatenkontrolle) schnellstens umgesetzt werden.
2. Doppelhüllen-Konstruktion ist nicht nur für Schweröltransporter, sondern auch für alle Arten des Transportes gefährlicher Stoffe zu fordern. Dazu zählt auch – allein wegen der großen Mengen – Dünger wie im Fall der „Fu Shan Hai“. Die Ostsee sollte durch Sondergebietsausweisung umgehend als Pflichtgebiet für Doppelhüllenschiffe definiert werden.

3. Die Lotsenannahmepflicht in der Kadettrinne muss zügig entschieden werden. Offensichtlich liegt in diesem Gebiet eine besonders hohe Unfallgefährdung vor. Das muss durch eine flächendeckende Radarüberwachung in der gesamten Ostsee ergänzt werden.
4. Nicht nur die Verkehrsdichte, die Häufung von Havarien und Beinahe-Unfällen, sondern auch die Empfindlichkeit gegenüber Störungen machen die Lotsenpflicht für andere sensible Bereiche der Ostsee erforderlich. Hier müssen nach dem Nordseebereich auch in der Ostsee PSSA-Gebiete ausgewiesen werden (**P**articular **S**ensitive **S**ea **A**reas = besonders sensible Meeresgebiete).
5. Neue Wegeführung mit besserer Verkehrstrennung in der Nordsee, weil hier das Küstengebiet besonders sensibel auf Unfälle mit Gefahrstoffaustritt reagiert.
6. Internationale Abkommen zur Umsetzung notwendiger Maßnahmen im Havariefall müssen nationale Trägheit und umständliche grenzüberschreitende Koordination überwinden. Die geplante Europäische Seeagentur muss die Perspektive einer echten europäischen Küstenwache erhalten.
7. Das sollte im Vorfeld durch ein internationales System von Notliegeplätzen und ein internationales Schlepperkonzept vorbereitet werden.
8. Versicherungen der Schiffe müssen generell mögliche Schäden decken können.
