



Presseinformation

Nr. 289/2004

Kiel, Freitag, 27. August 2004

Sperrfrist: Redebeginn

Es gilt das gesprochene Wort!

Ostsee/ Schiffssicherheit

Joachim Behm zum Thema Schiffsicherheit in der Ostsee

In seinem Redebeitrag zu **TOP 16** (Zukunft Meer: Mehr Schiffssicherheit in der Ostsee) erklärte der Ostseeexperte der FDP-Landtagsfraktion, **Joachim Behm**:

„Ich bedanke mich ausdrücklich bei den Antragstellern für diese Vorlage.

Ich glaube jeder von Ihnen weiß, dass insbesondere mir persönlich die Sicherheit in der Ostsee ein wichtiges Thema ist.

Ich erinnere mich noch genau an die Bilder an der dänischen Küste vor drei Jahren nach dem damaligen Schiffsunfall in der Kadettrinne. Die Folgen für die Umwelt waren seinerzeit dramatisch.

Tief im Binnenland, entlang der Wasserstraßen waren Ölverschmutzungen aufgetreten und ich erinnere mich auch daran, dass die deutsche Ostseeküste nur aufgrund für uns günstiger Winde nicht von den Ölverschmutzungen betroffen war.

Seither ist viel geredet worden.

Insbesondere für die Problematik in der Kadettrinne ist wenig Konkretes geschehen. Es wundert mich auch, dass von SPD und Grünen hier dann ein Antrag vorgelegt wird, der zwar auf einen verstärkten Lotseneinsatz in schwierigen und engen Fahrwassern der Ostsee hinwirken will.

Das mag unter anderem auch eine Lotsenpflicht in der Kadettrinne mit umfassen, klar gesagt wird dies aber nicht. Wir als Parlament sollten unsere Vorstellungen aber in dieser Sache klar äußern, deshalb sage ich für meine Fraktion, dass wir eine verbindliche Lotsenpflicht in der Kadettrinne fordern.

Eine weitere ständige Gefahr in der Ostsee und insbesondere in der Kadettrinne ist der ständige Schiffsverkehr mit Einhüllentankern. Das Gefahrenpotential dieser alten Schiffe ist sehr hoch. Die genauen Zahl, wie

Wolfgang Kubicki, MdL

Vorsitzender

Dr. Heiner Garg, MdL

Stellvertretender Vorsitzender

Dr. Ekkehard Klug, MdL

Parlamentarischer Geschäftsführer

Christel Aschmoneit-Lücke, MdL

Joachim Behm, MdL

Günther Hildebrand, MdL

Veronika Kolb, MdL

www.fdp-sh.de

viele dieser Tanker monatlich die Ostsee und die Kadettrinne passieren, ist bis heute unklar.

Diese Daten werden wir erst verbindlich haben, wenn das im Aufbau befindliche Automatic-Identification-System – kurz AIS – wirklich auch für alle Schiffe eingeführt worden ist. Dennoch hat beispielsweise Greenpeace im Zeitraum vom Dezember 2002 bis Januar 2003 allein 26 Einhüllentanker mit einer Tragfähigkeit zwischen 4.000 und 102.000 Tonnen bei ihrer Passage durch die Kadettrinne gezählt. 26 Einhüllentanker im Monat, das macht geschätzt über 300 Passagen im Jahr. Alles tickende Zeitbomben.

Es reicht für uns nicht aus, dass diese meist Schweröl transportierenden Tanker seit dem 21. Oktober vergangenen Jahres keine Häfen in der EU mehr anlaufen dürfen.

Wir müssen endlich darauf drängen, dass diese Schiffe in der Ostsee nichts mehr zu suchen haben. Bis 2010 soll dies der Fall sein, früher wäre uns lieber, ob es bis 2010 wirklich auch gelingt, bleibt abzuwarten.

Darüber hinaus muss das Automatic-Identification-System für alle Schiffe so früh wie möglich eingeführt werden. Diese Forderung im Antrag unterstützen wir.

ein bemerkenswerter Punkt wurde auf der 14. Ostseesicherheitskonferenz herausgearbeitet und zwar die bisher oftmals unterschätzte Rolle des menschlichen Faktors bei Schiffshavarien. Dabei ging es nicht nur um Alkohol am Steuer bei Schiffen.

Herr Prof. Dr. Karl Laubstein, der Präsident der World Maritime University, stellte in seinem Beitrag klar, dass

- gute Aus- und Fortbildung,
- lebenslanges Lernen, Wiederholungslehrgänge und ständiges Üben,
- dazu bessere Arbeits- und Lebensbedingungen auf den Schiffen

der wichtigste Schlüssel zu mehr Schiffssicherheit seien.

Eine hohe Qualität der Ausbildung sichert einen hohen Standard bei der Schiffssicherheit.

Dass wir hier international einen hohen Standard bekommen, muss eine zentrale Forderung eines Parlaments eines Ostseeanrainerstaates sein. Insofern unterstützen wir auch diese Forderung. Ob zur Schiffssicherheit in der Ostsee diese großflächig nun als PSSA Gebiet – besonders empfindliches Schutzgebiet) ausgewiesen werden musste, darüber wird trefflich gestritten. Der Umweltausschuss (MEPC) der International Maritime Organisation (IMO) hat diese Forderung bereits im April grundsätzlich aufgenommen. Erwartet werden nun konkrete Maßnahmenvorschläge der Staaten. Widerspruch gegen die großräumige Ausweisung der Ostsee als PSSA-Gebiet gibt es dagegen aus Kreisen der Schifffahrt und der Häfen.

Im Interesse eines fairen Ausgleichs zwischen den Interessen des Natur- und Umweltschutzes und den ökonomischen Interessen der Reeder und Hafenbetreiber sollten wir uns diesem Punkt noch einmal genauer im Ausschuss widmen.“