

Es gilt das gesprochene Wort!

TOP 11 – Hafenanlagensicherheitsgesetz

Dazu sagt für der Vorsitzende
der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen,
Karl-Martin Hentschel:

**Fraktion im Landtag
Schleswig-Holstein**

Pressesprecherin
Claudia Jacob

Landeshaus
Düsternbrooker Weg 70
24105 Kiel

Durchwahl: 0431/988-1503

Zentrale: 0431/988-1500

Telefax: 0431/988-1501

Mobil: 0172/541 83 53

E-Mail: presse@gruene.ltsh.de

Internet: www.sh-gruene.de

Nr. 026.05 / 27.01.2005

Mehr Sicherheit in den Häfen

Wir haben im Juni 2004 ein sogenanntes „Vorschaltgesetz“ zur Verbesserung der Hafensicherheit beschlossen. Damals hatte der Innenminister die Bedenken und Beratungsergebnisse des Innen- und Rechtsausschusses in die Formulierungen aufgenommen. Heute behandeln wir im Landtag die notwendigen Änderungen, um das Gesetz zu vervollständigen.

Das Hafenanlagensicherheitsgesetz zur Verbesserung der Sicherheit in den Hafenanlagen hat es in sich. Wir müssen uns aber der Problematik stellen und handeln. Hintergrund sind die terroristischen Großanschläge der letzten Jahre. Betroffen waren auch Schiffe, wie 1985 die „Achille Lauro“, in 2000 das Kriegsschiff „USS Cole“, 2002 die „Limburg“ und 2004 die „Superferry 14“. Man muss überhaupt nicht übertreiben, wenn man feststellt, das kann auch in der Nordsee oder der Ostsee, in den Häfen oder auch im Nord-Ostsee-Kanal passieren.

Das neu gefasste Abkommen zum internationalen Schiffssicherheitsvertrag SOLAS (Safety of life at sea) ist ein internationales Regelwerk der IMO, der international maritim organisation, das bis zum 1.7.2004 in nationales Recht umzusetzen war. Wenn das so nicht gekommen wäre mit dem Vorschaltgesetz vom Juni 2004, hätten die Hafenbetreiber, auch in Schleswig-Holstein, nicht über genehmigte Pläne zur Gefahrenabwehr verfügt. Die Folge wäre: Häfen gelten dann als unsichere Häfen mit erheblichen Auswirkungen. Denn unsichere Häfen dürfen nicht mehr von bestimmten Schiffen angelaufen werden, das betrifft zum Beispiel die Kreuzfahrer, die oft auch US-Gäste an Bord haben. Stellen Sie sich die Auswirkungen auf den Kieler Hafen vor, wenn Kreuzfahrtschiffe wegen einer Sicherheitslücke wegbleiben.

1/2

Rund 90 Prozent des Welthandels werden mit den Schiffen abgewickelt. Hinzu kommen immer größer werdende Kreuzfahrtschiffe mit Tausenden von Menschen an Bord, Gästen aus aller Welt. Allein in Kiel haben im Jahr 2004 95 Kreuzfahrtschiffe angelegt. Über 128.000 Passagiere gingen an oder von Bord der Luxusliner.

Die Stahlwände eines Containerschiffes sind 1,8 cm dick, mit einer Bombe an Bord könnte so ein Schiff zielgenau in einer wichtigen Hafeneinfahrt versenkt werden. Denkbar sind auch Anschläge auf Hafenanlagen. Ungeschützte Ziele sind sehr attraktiv für potentielle Angreifer. Schiff und Häfen müssen geschützt werden, das kann nicht gelehrt werden.

Von den Hafenbetreibern waren die Mindestanforderungen an die Maßnahmen zur Gefahrenabwehr für bestimmte Hafenanlagen problematisiert worden. Festgelegt werden sie von der zuständigen Behörde, das ist die Wasserschutzpolizeidirektion. Das kann auch durch eine Verordnung der Behörde festgelegt werden.

Es geht hier um die Sicherheitsabstände und um die Höhe der Zäune und Mauern plus Übersteigschutz. Bei festgelegten Mindeststandards für die Sicherheitsstufen 1-3 müssen Zäune neu erstellt und Freiflächen neu angelegt werden. Das kostet natürlich viel Geld. Unstrittig ist, dass alle neuen Gäste, die in den Sicherheitsbereich der Kreuzfahrer kommen, so kontrolliert werden wie auf einem Flughafen. Die Kosten für Klingelbogen, X-Ray-Anlage, Kontrollpersonal und Sicherheitsbeauftragten müssen dann über die Passagiergebühren an die Reederei weitergegeben werden.

Der ISPS-Code (International Ship and Port Facility Security Code) selbst sieht keine Mindestanforderungen vor, weder für Schiffe noch für Häfen. Die Häfen selbst sind an hohen Sicherheitsmaßnahmen interessiert, sie wollen ja weiterhin von ihren Kunden angelaufen werden. Insofern könnten sie damit leben, dass in den Ausführungsbestimmungen die Mindeststandards als Empfehlungen beschrieben werden.

Hafenstädte sind attraktiv, weil Anwohner und Gäste bis ans Wasser kommen und dort den Schiffen zusehen können, egal ob es Freizeitboote oder Handelsschiffe sind. Hohe Zäune und große Abstandsflächen zu geschützten Hafenanlagen mindern das Vergnügen erheblich. Das ist der Preis für Sicherheit. Den Widerspruch zwischen der Zugänglichkeit der Uferzonen für das maritime Erleben einerseits und das Abschotten der Hafenbereiche gegenüber den Bürgern andererseits, müssen wir aushalten.
