

Räade  
Kiel, 11.05.2001

Pressesprecher Per Dittrich, Tel. (04 31) 988 13 83

## SSW im Landtag

Düsternbrooker Weg 70  
24105 Kiel

Tel. (04 31) 988 13 80  
Fax (04 31) 988 13 82

Norderstraße 74  
24939 Flensburg

Tel. (04 61) 144 08 300  
Fax (04 61) 155 08 305

E-Mail: [landtag@ssw.de](mailto:landtag@ssw.de)

## Sicherheit des Schiffsverkehrs in der westlichen Ostsee

Schon in der Debatte zum FDP-Antrag in der letzten Landtagssitzung wurde deutlich, dass unbedingt etwas geschehen muss. Die Realität hat uns mit dem Tankerunglück in der Ostsee schneller eingeholt als wir dachten. Das was an Dänemarks Ostseeküste passiert ist, hätte auch bei uns passieren können. Es ist nur eine Frage der Windrichtung. Und es stellt sich die Frage, ob wir gut vorbereitet gewesen wären?

Die Problematik stellt sich in vielen Einzelfragen und in einer Gesamtproblematik. Die Einzelfragen sind exemplarisch in unserem Antrag dargestellt.

Wie wir alle wissen, gehört die Kadetrinne zu den meist befahrenen Wasserstrassen der Ostsee und ihre Beschaffenheit ist für Schiffe grösseren Tiefgangs recht kritisch. Auch der allgemein ansteigende Schifffahrtsverkehr führt zu steigenden Gefahren in der Ostsee. Daher sollte schnellstmöglich das getan werden, was kurzfristig machbar ist. Hierzu gehört nach Auffassung des SSW die Einführung einer Lotsenpflicht für die Kadetrinne. Auch wenn möglicherweise das letzte Unglück auf andere Gründe zurückzuführen ist, zeigt es doch, dass Havariefälle in dieser Seeregion fatal enden und dass daher mit einer Lotsenpflicht den möglichen Havariefällen vorgebeugt werden muss.

Die Einrichtung eines Havariekommandos ist der wichtigste Schritt hin zu einer effizienten Einsatzstruktur. Wir haben dieses Thema in den Ausschüssen und hier im Landtag bereits im Zusammenhang mit der Havarie der Pallas diskutiert.



Natürlich besteht auch weiterhin der Wunsch nach einer einheitlichen Küstenwache. Ob sich das so schnell umsetzen lässt wie wir es wünschen, ist jedoch mehr als fraglich. Aber die politische Forderung bleibt: Ziel muss sein, eine einheitliche und länderübergreifende Küstenwache einzurichten, die über genaue Zuständigkeiten und Kompetenzen verfügt. Zumindest wird die Landesregierung durch die von uns aufgestellten Beschlüsse aufgefordert, sich über die Ministerpräsidenten-Konferenz bei der Bundesregierung dafür einzusetzen, sich der Sache anzunehmen und deutlich zu machen, dass es sich bei der Sicherheit des Schiffsverkehrs um eine nationale Aufgabe handelt.

Die weiteren Sicherheitsmaßnahmen, die unter Punkt 3 angesprochen werden, sind in ihrer Zielsetzung als Selbstverständlichkeiten aufzufassen. Gleichwohl steht nicht so sehr die Frage des "Was?" im Raume, sondern eher die Frage des "Wie?". Hier eine Hilfestellung der Landesregierung zu bekommen, um dann entsprechend politisch handeln zu können, ist der richtige Weg.

All die einzelnen Maßnahmen sind wichtig. Aber die Frage, die sich in der Gesamtbetrachtung stellt ist, wie steht es mit der Zusammenarbeit und handeln alle Akteure einheitlich? Oder anders ausgedrückt, ziehen alle an einem Strang?

Die gleichen Fragen stellt man sich aber auch im Nordseeraum. Durch die Einrichtung eines PSSA wird möglicherweise die Zusammenarbeit mit den Nordseeanrainerstaaten, was Schiffssicherheit betrifft, auf eine sicherere Grundlage gestellt. Deutschland, Dänemark und die Niederlande werden in einem möglichen PSSA-Wattenmeer eng zusammenarbeiten und ihre Maßnahmen zur Schiffssicherheit aufeinander abstimmen. Möglicherweise werden für den Fall der Fälle sogar einheitliche Einsatzstrukturen festgeschrieben. Dort bewegt sich also etwas.

Wir sollten nun darüber nachdenken, ob so etwas auch für den Bereich der westlichen Ostsee attraktiv ist. Zumal zwei der Nordseepartner, Dänemark und Deutschland, auch hier zusammenarbeiten könnten. Man hätte also die Möglichkeit auf bestehende Erfahrungen zurückzugreifen, um ein vergleichbares Projekt schneller voranzubringen. Eine Zusammenarbeit zwischen Dänemark, Deutschland und Polen nach Vorbild der PSSA-Zusammenarbeit im Nordseeraum könnte durchaus zu mehr Schiffssicherheit beitragen.

Eine Havarie macht vor Grenzen nicht Halt. Das haben wir immer wieder schmerzlich feststellen müssen. Schon aus diesem Grunde müssen wir nicht nur über die konkreten Einzelmaßnahmen nachdenken, sondern auch ganzheitliche staatenübergreifende Strukturen ins Auge fassen.

