

Es gilt das gesprochene Wort!

TOP 3 – Errichtung eines Havariekommandos -

Dazu sagt der umweltpolitische Sprecher
der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen,
Detlef Matthiessen:

Großer Schritt nach vorn, aber es bleibt noch viel zu tun!

Die Einrichtung des Havariekommandos ist ein großer Schritt vorwärts. Es ist ein beachtlicher Kraftakt, mit über 30 Ministerien und Behörden, 5 Bundesländern und dem Bund zu einem guten Ergebnis zu gelangen. Schleswig-Holstein hat dabei als treibende Kraft eine wichtige Rolle gespielt.

Das Havariekommando ist für diesen Teil der Verbesserung der Schiffssicherheit ein zentraler Punkt. Aber es ist noch viel zu tun. Darauf möchte ich später noch eingehen.

Zentrale Stichworte beim Havariekommando in Cuxhaven sind:

Eine zentrale einheitliche Führungsstruktur: Der Leiter des Havariekommandos gemäß Paragraph 5 hat, wie der Name schon sagt, das Kommando. Er könnte auch eine Frau sein, was die Vereinbarung bisher vom Wortlaut her nicht ermöglicht. Aber Frauen sind wahrscheinlich auch in dieser verantwortlichen Führungsposition nicht verboten. Sie – die LeiterIn – erhält ein Selbsteintrittsrecht, es muss also im Entstehungsstadium von Gefahrenlagen nicht eine komplizierte Vereinheitlichung aller Beteiligten abgewartet werden, ob eine Gefahr wirklich zu besorgen ist und wer denn dafür wann wie viel Mittel und Kosten, Gerät und Personal zur Verfügung stellt. Das haben wir ja bei der „Pallas“ alles in praxi erlebt mit den bekannten Folgen.

Daher ist die Regelung hinsichtlich der Kostenaufteilung in Paragraph 10, der den größten Platz einnimmt, sehr wichtig und die Vereinbarung über das Havariekommando insgesamt wirklich ein großer Schritt vorwärts.

Was bleibt zu tun? Viel.

Die einheitliche nationale Küstenwache unter Einbeziehung von Zoll, Fischereiaufsicht, Schifffahrtsverwaltung, Bundesgrenzschutz oder auch der Armee wurde von den Fachleuten der Grobecker-Kommission gefordert.

Das haben wir von Bündnis 90/Die Grünen ebenfalls seit langem gefordert. Das hätte bei der Vereinbarung Havariekommando mit umgesetzt werden können und wir bedauern, dass dies nicht erreicht werden konnte.

Der 26 Jahre alte griechische Tanker "Prestige", der unter der Flagge der Bahamas auf dem Weg von Lettland nach Gibraltar war, ist am 19. November vor der Küste Galiciens in Nordspanien gesunken. Vorher passierte er die Ostseeküste und unser sensibles Wattenmeer. Sollte aus dem Wrack die gesamte Ölmenge von 70.000 Tonnen auslaufen, wäre das doppelt so viel wie bei der "Exxon Valdez" -Katastrophe 1989 vor Alaska.

Die US-Amerikaner haben Konsequenzen gezogen. Die strengen amerikanischen Haftungsbedingungen müssen weltweit Standard werden. Die „Pallas“ war schlechter versichert als mein Auto. Haftung und Versicherungspflicht sind zentrale ökonomische Instrumente, die endlich umgesetzt werden müssen.

Es lohnt sich leider immer noch, mit Schrottschiffen zu fahren. Das muss aufhören. Mehr als 3.600 überalterte Einhüllen-Tanker sind auf den Weltmeeren unterwegs, das sind 65 Prozent der Gesamtflotte. Das ist auch und nicht zuletzt eine Wettbewerbsverzerrung auf dem Rücken der Umwelt.

Nach dem Untergang des italienischen Tankers "Erika" 1999 vor der Bretagne, bei dem 20.000 Tonnen Schweröl ausliefen, wurden auf EU-Ebene zwei Maßnahmenpakete in die Wege geleitet. Wir begrüßen diese Schritte für eine höhere Sicherheit auf europäischen Gewässern. Bestehende Sicherheitsstandards, die Beschlüsse der EU, müssen aber auch angewandt werden. Kontrollergebnisse müssen Konsequenzen nach sich ziehen. Kontrollen müssen sich auch auf Fragen der Materialermüdung erstrecken. Was nützt die Liste der EU-Kommission von 90 Schiffen, von denen schwerste Sicherheitsmängel bekannt sind?

Die EU-Verkehrsminister haben vor wenigen Tagen Vorschläge für weitere Maßnahmen beraten, der europäische Rat wird das Thema demnächst in Kopenhagen ebenfalls befassen.

Die Verbesserung von internationalen Sicherheitsstandards ist eine dringende Aufgabe, wozu die zügige und konsequente Umsetzung Vorgaben aus den Erika-Maßnahmenpaketen gehört.

Wir fordern die Einführung einer gesamteuropäischen Küstenwache, eine höhere Zahl leistungsfähiger Bergungsschlepper und eine Kette europäischer Sicherheitshäfen, die von gefährdeten Schiffen angelaufen werden können bzw. wohin diese geschleppt werden können.

Wir Grüne wollen verkehrspolitisch „from road to sea“ verlagern, weil Schifffahrt ökonomisch und ökologisch der bessere Weg ist. Gerade deshalb haben wir ein hohes Interesse, dass das umweltverträglichste Güterverkehrsmittel einen hohen Sicherheitsstandard aufweist und dass die Rahmenbedingungen stimmen.
