

Naturschützer wollen See- statt Bauernadler

(Husum, Mai 1984) Was bisher nur vermutet wurde, steht inzwischen fest: Die Kapitäne auf Frachtern und Tankern sind die Hauptschuldigen der andauernden, schleichenden Ölpest in der Deutschen Bucht. Doch um sie zu überführen, bedarf es einer Überwachung mit Spezialmaschinen aus der Luft. Darin sind sich inzwischen Politiker und Naturschützer einig. Noch in diesem Monat soll in Bonn die Entscheidung fallen. Unglücklich ist man jedoch an der Küste über die Art der Entscheidung. Es wird befürchtet, dass die Bonner einen Bauernadler zum Seeadler umfunktionieren wollen.

Seit zehn Jahren kämpft die Schutzgemeinschaft Deutsche Nordseeküste für eine Flugüberwachung der Deutschen Bucht. In einem Monat soll nun in Bonn dafür "grünes Licht" gegeben werden. Doch an der Küste herrscht trotzdem keine Siegesstimmung. Denn als der Ruf laut wurde, die Ölsünder müssten bei jedem Wetter Tag und Nacht und gnadenlos gejagt werden, hofften die Naturschützer, der Bund würde leistungsfähige Fluggeräte zu Seeadlern aufrüsten, auf dass niemand mehr entkomme. Doch statt der Seeadler propellert jetzt der Bauernadler durch die Köpfe in den Bonner Ministerien.

Bauernadler ist der Spitzname für die Do 28, dem braven, robusten zweimotorigen Verbindungsflugzeug, das seit 1969 bei der Bundeswehr seinen Dienst tut. Staatssekretär Dr. Kurt Würzbach vom Verteidigungsministerium entdeckte zwei Do 28 beim Marinefliegergeschwader 5 in Kiel-Holtenau, die für diese Aufgabe loszueisen wären. Flugschlug er diese Lösung bei dem Kollegen Staatssekretär am 24. Oktober 1983 vor. Die Naturschützer und inzwischen auch Bundestagsabgeordnete, wie der Nordfrieser Peter Harry Carstensen (CDU), sehen dies mit einiger Sorge. Was nützt es, so fragt die Schutzgemeinschaft Deutsche Nordseeküste, wenn wir den richtigen Weg einschlagen, aber das falsche Gerät wählen. Die Do 28 sei mit ihren gut elf Metern Länge zu klein, die Reichweite zu gering, die Kolbenmotoren auf die Dauer zu langsam und teurer als Turbolader und das feste Fahrwerk zu unsicher. Außerdem ließe sich in dieses Flugzeug nicht das an Technik hineinpacken, was laut Deutschem Hydrographischen Institut und Ölmeldestelle in Cuxhaven erforderlich wäre. Triftige Argumente, die nicht gegen die bewährte Do 28 sprechen, aber gegen dieses Flugzeug für die Ölüberwachung. Das zuständige Verkehrsministerium blockt zur Zeit ab. Alles sei noch in der Schwebe, nichts entschieden. Beim Verteidigungsministerium wird zur Zeit an einer Do 28-Lösung gebastelt. Statt das Flugzeug zu suchen, das den Anforderungen gerecht wird, wird nun versucht, die Aufgaben auf die Do 28 zuzuschneiden. Dabei ist die Bereitschaft bei Marine und Luftwaffe da, in jeder Art und nicht nur mit der Do 28 zu helfen. Doch der Staatssekretär hat festgelegt, den verfügbaren Bauernadler und kein anderes Fluggerät für den Umweltzweck einzurichten. Damit, so beklagt die Schutzgemeinschaft Deutsche Nordseeküste laut und andere Beteiligte hinter vorgehaltener Hand, laufe die gute Idee in die falsche Richtung. Wer Ölsünder aufspüren und wirksam abschrecken will, könne nicht mit einem Kompromiss, sondern müsse mit dem Optimum arbeiten. Nachdem in diesem Jahr die Niederländer 300 Überwachungsstunden in deutschem Auftrag flogen, müsse nun mit mehr, mit besserem weitergearbeitet werden. Hauptbefürchtung der Do 28-Gegner: Fliegen die beiden Maschinen erst einmal, dann lässt sich kein Einstieg mehr in eine bessere Lösung finden. Entsprechende Flugzeuge gäbe es genug am Markt. Es muss ja nicht die Boeing 707 sein, ein modernes Gerät, das eben all das hat, was zum Bauernadler für einen optimalen Einsatz fehlt. Doch diese Flugzeuge müssten erst gekauft werden. In einem Monat weiß man nun mehr, weiß, ob der jetzt und heute pragmatisch einsetzbare Bauernadler fliegt oder ob für einen optimalen Umweltschutz Seeadler mit starken Schwingen gekauft werden.

Drei Länder per Flugzeug gegen Umweltsünder

Schutzgemeinschaft Deutsche Nordseeküste wünscht Beteiligung Dänemarks an Luftüberwachung

(Husum, Juni 1986) Die Schutzgemeinschaft Deutsche Nordseeküste hofft, dass sich Dänemark in absehbarer Zeit an der Flugüberwachung der Nordsee beteiligt. Die Bundesrepublik Deutschland, die Niederlande und Dänemark könnten dann eine schlagkräftige Überwachung aus der Luft aufbauen, um das Einbringen von Schadstoffen und Müll ins Meer zu verhindern. Voraussetzung dafür sei aber auch der Einsatz eines modernen Flugzeuges, einer Do 228. Das unterstrich der Beauftragte der SDN für Schleswig-Holstein, Hans von Wecheln, am Wochenende auf der Mitgliederversammlung in Husum.

Die SDN begrüße es, dass man einer ihrer ältesten Forderungen, eben die Intensivierung der Flugüberwachung der Nordsee, nachgekommen sei, erklärte von Wecheln, Leiter des Arbeitskreises „Ölverschmutzung, Feststoffmüll“ in seinem Jahresbericht. Seit Januar 1986 seien zwei Flugzeuge des Typs Do 28 der Bundesmarine in Kiel-Holtenau im Einsatz. Zuvor war diese Aufgabe von niederländischen Überwachungsflugzeugen wahrgenommen worden. Vorgesehen seien rund 600 Flugstunden pro Jahr. Überwacht würden die Hauptschiffahrtswege der Nord- und Ostsee. Die SDN bedaure es aber, dass sie ihren Vorschlag, die Do 28 mit dem Trägersystem HS 748 auszustatten, nicht habe durchsetzen können, betonte von Wecheln. Das Trägersystem der Do 28 reiche nach Auffassung der SDN nicht aus, um die Nord- und Ostsee effizient, auch nachts und bei schlechten Witterungsbedingungen, zu überwachen.

Wünschenswert sei ein Flugzeug, das sich besser gegen Vereisung und Seitenwinde wehren könne, über einen Autopiloten verfüge, schneller die Einsatzorte erreiche und größere Zuladung für Beobachtungsgeräte ermögliche. So könnte über die reine Ölüberwachung hinaus auch eine Chemikalienüberwachung betrieben werden, hob von Wecheln hervor. Das Marinegeschwader Kiel-Holtenau verfüge über eine Do 228, die mit ihren vielseitigen Möglichkeiten – großes Leistungsvermögen, große Ausrüstungskapazität – für Aufgaben der Flugüberwachung geeignet sei. Der Vorschlag der SDN, das Flugzeug einzusetzen, habe aber nicht verwirklicht werden können.

Der Arbeitskreis „Ölverschmutzung“ habe weiterhin die Praktiken der momentanen Schiffsentsorgung untersucht, führte von Wecheln aus. Anfragen bei verschiedenen Hafenbetreibern in Norddeutschland hätten keine konkreten Ergebnisse gebracht. Nach Auffassung der SDN müssten Öl- und Feststoffmüllbeseitigung nach dem Anschluss- und Benutzerzwang geregelt werden.

Überwachung aus der Luft verbessern

(Husum, 26. 7. 1990) Die Überwachung der Meere aus der Luft zur Erfassung ungenehmigter Einleitungen zum Schutz der Ökosysteme der Nordsee ist eine alte Forderung der Schutzgemeinschaft Deutsche Nordseeküste (SDN). Die Entwicklungen im Ostblock lassen Lösungsmöglichkeiten in völlig neuer Dimension erkennen, nämlich die Einbeziehung des „Sondergebietes“ Ostsee in Verbindung mit einer gegliederten Organisationsstruktur einer Euro-Coast-Guard.

Mit diesen Worten begann eine Pressekonferenz, auf der eine Expertise der SDN zu diesem Thema vorgestellt wurde. Der Beauftragte der SDN für Schleswig-Holstein und Verfasser, Hans von Wecheln, sagte, dass die SDN seit 15 Jahren mit dem Thema befasst sei und ein effizientes, bei allen Wetterlagen einsetzbares Überwachungssystem fordere. Nunmehr sei kürzlich die Entscheidung für dieses System mit entsprechender elektronischer Ausrüstung gefallen. Es habe sich herausgestellt, dass eben dieser Flugzeugtyp Do 228 unbedingt für eine

umfassende Überwachung der See erforderlich sei und die veraltete Do 28 für solche Aufgaben nicht ausreiche. Da ebenfalls England, Holland wie auch andere Nationen teilweise Flugüberwachungen besäßen, sei es daher naheliegend, diese Umweltüberwachungsaufgaben im Hinblick auf den zukünftigen Binnenmarkt der EG einer Euro-Coast-Guard zu übertragen.

In dieser momentanen politischen Umbruchphase, besonders in den Ländern des Ostblocks, erschien der SDN die Vorlage eines detaillierten Berichtes erforderlich, der aufzeige, wie die zu erwartenden Abrüstungsmaßnahmen dazu geeignet seien, frei werdende Kräfte der Armeen für Umweltschutzaufgaben einzusetzen. Besonders in strukturschwachen Gebieten sollten diese Maßnahmen helfen, Arbeitsplätze für die dort wohnende Bevölkerung zu erhalten. Die Studien begründet diese Auffassung an zwei Beispielen. Nach Meinung der SDN seien zwei in Norddeutschland stationierte Geschwader der Bundeswehr dafür geeignet, als nationalen Beitrag für eine zukünftige Euro-Coast-Guard diesen neuen Umweltauftrag zu übernehmen. Das Aufklärungsgeschwader 52 in Leck/Nordfriesland oder das Marinefliegergeschwader 2 „Graf Zeppelin“ in Nordholz/Cuxhaven sollten dahingehend teilweise umgerüstet werden.

Aufgrund der Aussagen des Bundesministers der Verteidigung, zunächst in Ballungsgebieten Truppen zu reduzieren, sei es nicht auszuschließen, dass das Marinefliegergeschwader 5 in Kiel-Holtenau aufgelöst werden könnte. Dieses Geschwader hatte bisher die Aufgabe der Überwachung trotz der veralteten Do 28 erfolgreich durchgeführt, sagte von Wecheln.

Weiterhin führt die vorgelegte Expertise aus, dass bei einer zukünftigen Euro-Coast-Guard Dänemark mit dem zukünftig vereinten Deutschland zusammen eine effiziente Flugüberwachung aufbauen solle. Dieses gälte ebenso für England und Frankreich, für die Niederlande und Belgien sowie für alle anderen Nord- und Ostseeanrainerstaaten und die UdSSR.

Es wäre daher sinnvoll, so die SDN abschließend, dieses vorhandene Personal und Material zu nutzen und für den Schutz der Meere und zukünftige Generationen einzusetzen, denn was sich dort draußen häufig auf hoher See abspiele, sei ein „Krieg gegen die Meere und somit gegen die Menschen!“.

SDN fordert europäische Coast-Guard

(Husum, 11. 1. 1992) Der Schutzgemeinschaft Deutsche Nordseeküste (SDN), so Wolfgang von Geldern als Vorsitzender des Bundestagsausschusses für Umwelt, kommt das Verdienst zu, seit Jahren immer wieder mit guten Gründen für die Einrichtung einer deutschen und dann darüber hinaus europäischen Coast-Guard (Küstenwache) einzutreten.

In einer jetzt vorgelegten umfangreichen Untersuchung wird festgestellt, dass von den verschiedenen Behörden des Bundes und der Länder über 150 Schiffe und mehr als zehn Hubschrauber und Flugzeuge ständig eingesetzt werden, um mit den unterschiedlichsten Zielsetzungen die Überwachung von Nord- und Ostsee zu gewährleisten.

Insgesamt fünf Bundesbehörden und mehr als zehn Landesbehörden sind nach den Erkenntnissen von Gelderns hier tätig. Alle berufen sich dabei nach seiner Aussage auf gesetzliche Grundlagen. Zwar gebe es einzelne Aufgabenübertragungen, zum Beispiel durch die „Verordnung zur Übertragung von Aufgaben auf dem Gebiet der Seeschifffahrt auf den Bundesgrenzschutz und die Zollverwaltung“ oder durch die „Vereinbarung über die schifffahrtspolizeilichen Vollzugsaufgaben auf den Binnenwasserstraßen des Bundes und auf der See“, generell aber gelte, dass ein Kompetenzwirrwarr herrsche.

Die notwendige Koordination, die zeitliche, rechtliche und organisatorische Steuerung der verschiedenen Einsätze von Bundes- und Landesbehörden und ihrer Fahrzeuge findet nach

Erkenntnissen von Geldern nicht statt. Zoll und Grenzschutz, die jeweils 24 Stunden am Tag im Einsatz seien, würden so keine praktischen Einsatzbesprechungen oder Zuweisungen von Seegebieten durchführen. Auch die Wasser- und Schifffahrtsverwaltungen des Bundes seien ebenso wenig wie die Landesbehörden in eine Gesamtkonzeption einbezogen. Der bisher einzige Erfolg auf diesem Gebiet sei die Bildung des Zentralen Meldekopfes für Ölunfälle in Cuxhaven.

Um Kosten zu sparen und den Einsatz gutgeschulten und motivierten Personals effizienter zu gestalten, sei deswegen die Bildung einer erst nationalen und später europäischen Coast-Guard unverzichtbar, fordert von Geldern. Die Aufgabe der verschiedenen auf diesem Gebiete tätigen Behörden solle so geändert werden, dass eine neue Definition der Überwachungsziele zum Schutz der Meere und ihrer Nutzung im Sinne des Umwelt- und Fischereischutzes und der Schiffssicherheit als Auftrag einheitlich operierender Küstenwachen geschaffen werde. Zusätzliche Planstellen und Schiffseinheiten seien dafür nicht erforderlich, auch der gegenwärtige Ausrüstungsstand wäre durchaus zufriedenstellend.

Von Geldern schlägt vor, dass eine Coast-Guard sich besonders um die Überwachung der Meere zur Verhinderung von Ölverschmutzungen und Einleitungen von Chemikalien kümmern müsse. Einsatzbereiche könnten weiter die Einsatzleistung bei der Ölunfallbekämpfung, die Kontrolle der Fischereivorschriften, die Überwachung von Ölförderanlagen, Such- und Rettungsmaßnahmen und die Bekämpfung von Schmuggel über See sein.

Leinen los für die Coast-Guard

(Husum, 3. 2. 1993) Eine interfraktionelle Große Anfrage an die Bundesregierung haben die Küstenabgeordneten von CDU, SPD und FDP jetzt gestartet. Ziel dieser gemeinsamen Aktion soll die Schaffung einer nationalen Küstenwache sein, die später in eine Euro-Coast-Guard eingebunden werden könnte.

Die neue Bundesbehörde sollte nach Ansicht der Bonner Politiker ähnlich wie die schwedische Coast-Guard strukturiert sein. Zum Aufgabenbereich müssten demnach die Überwachung der Meere auf Ölverschmutzungen und Chemikalieneinleitungen, deren Dokumentation, Verfolgung und Beweissicherung gehören. Weiter sollte die Coast-Guard auch für die Einsatzleitung aller Flugzeuge bei Ölunfällen und deren Bekämpfung auf See zuständig sein und die legale Verklappung und Verbrennung auf hoher See überwachen. Die Kontrolle des Schiffsverkehrs und die Unterstützung der Seelotsen sowie die Fischereiüberwachung für die hohe See und Küstengewässer sollen ebenfalls dazugehören. Weiter sollte die neue Behörde auch die Offshore-Anlagen kontrollieren, Such- und Rettungsaufgaben übernehmen und einen Algenfrühwarndienst sowie biologisches Monitoring (kontinuierliche Beobachtung) betreiben. Weitere Aufgaben nach den Vorstellungen der Küstenland-Abgeordneten: Treibeismeldungen, die Unterstützung des Zolls bei Ermittlungen internationaler Schmuggleraktivitäten und eine enge Zusammenarbeit mit anderen Küstenwachen der Nord- und Ostseeanrainerstaaten.

Den größten Vorteil einer Küstenwache sieht die Schutzgemeinschaft Deutsche Nordseeküste (SDN) in der ständig optimal organisierten Präsenz der bereits vorhandenen See- und Lufteinsatzkräfte. Ausgehend vom Vorsorgeprinzip sollen so Umweltstraftaten verhindert, aber auch die Sicherheit und Leichtigkeit des Seeverkehrs sichergestellt werden.

Unter einem Dach ist nach Überzeugung der Umweltschützer und einiger Bonner Bundestagsabgeordneter die Wahrnehmung aller Aufgaben einfacher als in vielen kleinen Verwaltungen zerteilt. Die jetzt schon vorhandenen Einsatzmittel werden nach ihrer Überzeugung nicht effizient genutzt, die einzelnen Verwaltungen wissen voneinander nur sehr wenig. Selbst die hochmotivierten Mitarbeiter beispielsweise der Wasserschutzpolizei klagten öffentlich darüber, dass sie sich allein gelassen fühlen. Sie teilten mit, dass es weder für die

Nordsee noch die Ostsee eine einheitliche Koordinierungsstelle gebe. Ein Beamter: „Tagelang ist kein Boot zu sehen, an anderen tauchen die Kontrollschiffe überall auf.“

„Wir kennen nur die Zahlen für die Wasserschutzpolizei, andere Unterlagen liegen uns nicht vor und müssten erst erfragt werden“, war die Antwort des Innenministeriums in Kiel auf die Frage, welche Schiffe, Flugzeuge und andere Räumgeräte zur Bekämpfung eines Ölunfalls in den Küstenregionen des Landes eingesetzt werden könnten. Kein Wunder, auch die Schutzgemeinschaft Deutsche Nordseeküste benötigte Wochen, um jeweils die zuständigen Behördenvertreter zu erreichen und Auskunft über die Einsatzstärke der einzelnen Verwaltungen zu bekommen.