

Schutzgemeinschaft Deutsche Nordseeküste

Husum, den 4.11.99

Eine "Euro-Coast-Guard" für die Nordsee!

SDN will bessere Überwachung der Meere.

Prolog.....

"Um einen Auftrag zu erfüllen ist es erforderlich, vorhandene Kräfte zusammenzufassen und optimal einzusetzen!" Nach diesem Grundsatz fordert die Schutzgemeinschaft Deutsche Nordseeküste (**SDN**) die Schaffung einer "Küstenwache" (eine sog. Coast-Guard) für die Nord- und Ostsee. Die **SDN** ist der Auffassung, dass die beiden Meere aufgrund des dichten Schiffsverkehrs besonderen **Umweltrisiken** durch Schiffsunfälle und unzulässigen Einleitungen aus dem Schiffsbetrieb, wie jüngste Beispiele in der Deutschen Bucht und vor Amrum gezeigt haben, ausgesetzt sind. Nur eine wirksame Überwachung der hohen See und der Küstenbereiche kann dazu führen, dass Verstöße gegen Verkehrs- und **Umweltvorschriften** festgestellt, geahndet und die Schifffahrt zur besseren Einhaltung dieser Vorschriften veranlasst wird. Havarien, die angesichts der Situation in der internationalen Seeschifffahrt weiterhin auftreten werden, müssen bereits in kürzester Zeit bekämpft werden, damit die Auswirkungen in welcher Form auch immer, nicht die sensiblen Gebiete der Wattenmeer-Anrainerstaaten erreichen. Die UN-Seerechtskonvention fordert derartige Massnahmen von den Unterzeichnerstaaten.

Kräfte bündeln

Dazu ist der Einsatz modernster technischer Mittel zu Wasser und aus der Luft notwendig. Eine Zusammenarbeit der Nord- und Ostseeanrainerstaaten bei der grenzüberschreitenden Feststellung und Verfolgung von Verstößen, aber auch eine bessere Koordinierung der nationalen Vollzugsorgane ist dazu erforderlich. Einige Küstenstaaten haben ihren maritimen Kontrolldienst bereits in einer "Coast-Guard" zusammengefasst, wie z.B. Schweden. Auch die EU-Kommission sieht eine "Euro-Coast-Guard" zur Überwachung der europäischen Gewässer als Fernziel an. Die Bundesregierung hat eine Grosse Anfrage der Bundestagsabgeordneten der norddeutschen Küstenländer von CDU, SPD und FDP 1994 bereits mit einer positiven Grundtendenz beantwortet. Diese Grosse Anfrage wurde nach den Vorgaben der **SDN** von den Abgeordneten in dieser Form erarbeitet. Eine erneute Grosse Anfrage in der Angelegenheit „Deutsche Küstenwache“, initiiert von der CDU-Bundestagsfraktion vom Juni 99, wird demnächst von der Regierung beantwortet werden

Vor 15 Jahren.....

15 Jahre intensive Verbandarbeit waren vorausgegangen, bis die jetzige Situation erreicht wurde und viele Bundestagsabgeordnete und Europaparlamentarier diese Massnahme unterstützen. Eine der ältesten Forderungen der **SDN** ist der Aufbau einer Flugüberwachung für die Nordsee. Die zunehmende Ölverschmutzung der Nordsee und der Strände veranlasste damals die Vorstandsmitglieder der **SDN**, eine solche Forderung aufzustellen. Da von Regierungsseite Ende der siebziger Jahre keine Reaktion erfolgte, wurde auf Wangerooge die "Küstenwache Deutsche Nordsee" gegründet. Dieser private Verein flog zunächst mit einem Motorflugzeug, später dann mit einem Wasserflugzeug entlang der Seeschiffahrtsstrassen und hielt Ausschau nach sichtbaren Öleinleitungen. Die "KWDN", ein Mitgliedsverein der **SDN**, konnte damals bereits erste Erfolge

Schutzgemeinschaft Deutsche Nordseeküste

in der visuellen Beobachtung von Ölverschmutzungen melden. Aufgrund des zunehmenden öffentlichen Druckes sah sich die Bundesregierung genötigt, das von der **SDN** favorisierte, da in der Bundesrepublik nichts vorhanden war, holländische Flugüberwachungssystem für die deutschen Gewässer einzukaufen. Neben dem "psychologischen" Effekte für die Seefahrt war das holländische System durchaus effektiv und bot die Chance, für eine weitere Verbesserung in der Flugüberwachung der Nordsee.

Der "Bauernadler"

Die **SDN** begrüßte 1986 die Übernahme der Flugüberwachung durch die Bundesmarine, war aber sehr enttäuscht, dass das damalige Luftfahrzeugmuster "DO 28" als Trägersystem genommen wurde. Diese Entscheidung war ein klarer Rückschritt, bessere Luftfahrzeuge waren in der Bundesrepublik schon vorhanden. Es hätte dem damaligen Inspekteur der Marine gut angestanden, für solche Fälle eine "Breguet Atlantic" aus Nordholz/Cuxhaven einzusetzen. Die **SDN** forderte massiv eine Verbesserung der Flugüberwachung und forcierte den Einsatz der modernen "DO 228". Zwischenzeitlich hatte die **SDN** Kontakt mit dem Königreich England aufgenommen, wo diese modernen Systeme bereits für die Fischereiüberwachung der englischen Küstengewässer eingesetzt wurden. In Zusammenarbeit mit dem NDR konnten sich Vertreter der **SDN** vor Ort über den erfolgreichen Einsatz dieser Systeme informieren.

Den Worten sollten Taten folgen

Bereits zu der Zeit wurde der Gedanke einer "Euro-Coast-Guard" entwickelt, weil es nur sinnvoll erschien, das Ziel der Reinheit der Meere international zu erreichen. Nicht nur aus dem Königreich England, sondern auch in der niederländischen Fachpresse tauchte häufiger die Idee eine "Euro-Coast-Guard" auf. Auf der 2. Nordsee-Schutzkonferenz 1987 wurde bereits eine bessere Zusammenarbeit in der Luftüberwachung beschlossen. Das sog. "Bonn-Abkommen" war ein erster Schritt in diese Richtung.

Die grossen politischen Veränderungen in Ost und West setzten dann militärische, fliegerische Kräfte frei, die nach Auffassung der **SDN** unbedingt für den Umweltschutz eingesetzt werden sollen. 1990 veröffentlichte die **SDN** eine Studie zum Thema "Euro-Coast-Guard" und wollte am Beispiel zweier militärischer Flugplätze in Norddeutschland aufzeigen, wie eine Euro-Coast-Guard organisiert sein könnte. Auch die Veränderungen in der EU hinsichtlich des Binnenmarktes waren weitere Gründe für die **SDN**, die schwimmenden Einheiten der verschiedenen Bundes- und Landesbehörden mit in eine Coast-Guard einzubeziehen.

Zukünftige Verkehrsträger

Angesichts der Prognosen für den sich möglicherweise bis zum Jahre 2010 verdoppelnden Strassenverkehr muss nach Auffassung der **SDN** ein Wechsel des Verkehrsträgers aus ökologischer Sicht erfolgen. Somit kommen neben der Bahn der Küsten- und Binnenschiffahrt eine besondere hohe Bedeutung zu. Eine technische Vorsorge und Überwachung für das dadurch entstehende zusätzliche maritime Verkehrsaufkommen muss auf diese Zuwächse ausgerichtet sein. Hier sind staatliche Stellen in der Verantwortung, effektive Sicherheitsmassnahmen anzubieten, da nur so der Schutz der Umwelt im Rahmen der Verkehrslagerung abgesichert werden kann. Weil der Schwerpunkt eindeutig in der Vorsorge und nicht erst in der Schadensbekämpfung liegen muss (die letzten Tankerunfälle in Europa haben dieses verdeutlicht), steht die Koordinierung und der

Schutzgemeinschaft Deutsche Nordseeküste

Zugriff auf bestehende Institutionen und Einrichtungen eindeutig im Vordergrund der zu entfaltenden Aktivitäten.

Theorie

Daher erschien es der **SDN** nur sinnvoll, die vorhandenen Einrichtungen des Bundes und der Länder in eine neue Organisationsstruktur zur Verbesserung der Einsatzmöglichkeiten, Koordinierung und Kontrolle der See zu fordern.

Die **SDN** hat dann erneut eine Studie angefertigt, die sich mit den Zuständigkeiten der Bundes-/Landesbehörden auf der hohen See und in Hoheitsgewässern befasst. Am Beispiel des Landes Schleswig-Holstein wurde aufgezeigt, dass von den verschiedenen Behörden ca. 90 Schiffe, davon der überwiegende Teil seegehend, betrieben wird. Ähnliche Verhältnisse sind in den Ländern Niedersachsen, Hamburg, Bremen und Mecklenburg-Vorpommern vorhanden. Auch haben die Behörden eine gesetzliche Regelung für ihre Tätigkeiten geschaffen. Sie haben Teile der Aufgaben gesetzmässig untereinander übertragen. Das ist auch logisch und richtig, da ansonsten eine Behörde ihre Kompetenz überschreiten bzw. im rechtsfreien Raum agieren würde. Die sachliche Zuständigkeit, die örtliche Zuständigkeit, die Eingriffsermächtigung und Formvorschriften, also die Grundlagen rechtlichen Handelns sind durch Vorschriften geregelt. Ebenso sind Personal und Material vorhanden.

und Praxis

Nach wie vor erkennt die **SDN** jedoch Defizite in der praktischen Zusammenarbeit und fordert eine straffere und effektivere Führung der Überwachungseinsätze der verschiedenen Dienststellen von Bund und Ländern. Einerseits soll dadurch die Erfolgsquote bei der Überwachung der Meere erhöht werden, um eine bessere Vorsorge zum Schutz der Meere zu erreichen. Andererseits ist unschwer zu erkennen, dass sich bei der grossen Anzahl von Seeschiffen des Bundes und der Länder mit teils hervorragender Ausrüstung und exzellent geschulten und motivierten Beamten Betriebskosten in erheblichem Umfang einsparen lassen. Durch eine gezielte Steuerung von einer kompetenten Stelle sollen die Kräfte so eingesetzt werden, dass eine Reduzierung von Leerfahrten zur Schonung von Personal und Material erreicht werden kann. Ebenso muss die Aufklärungskomponente "aus der Luft" einen höheren Stellenwert erhalten. Für die vorhandenen aber auch freiwerdenden Kräfte des BGS, Zoll, Bundesmarine, Wasserschiffahrtsschiffahrtsdirektionen und Wasserschutzpolizei der verschiedenen Küstenländer muss nicht nur aus ökologischer, sondern auch aus ökonomischer Sicht eine neue Aufgabe definiert werden. In Form einer neuen Küstenwache sollen sie Umweltschutzaufgaben in weitestem Sinne, Fischereischutz und Schiffssicherheit und -lenkung übernehmen bzw. in dieser neuen Organisationsform weiterhin durchführen.

Der neue Auftrag

Die Aufgabe einer Küstenwache umfasst ein weites Gebiet: Überwachung der Meere auf Ölverschmutzungen und Chemikalieneinleitungen, sofortigen Einsatz aller Mittel bei Havarien nach dem Vorsorgeprinzip, technische Einsatzleitung bei Ölunfällen, Überwachung des Seeschiffsverkehrs sowie Unterstützung der Seelotsen bei der Schiffslenkung, Fischereiüberwachung für die hohe See und Küstengewässer, Überwachung der Off-Shore-Anlagen, Such- und Rettungsaufgaben, Algenfrühwarndienst und biologisches Monitoring, Unterstützung des Zolls bei Ermittlungen gegen internationale Schmuggleraktivitäten

Schutzgemeinschaft Deutsche Nordseeküste

und Zusammenarbeit mit den anderen vorhandenen Küstenwachen der Nord- und Ostseeanrainerstaaten mit dem Fernziel einer Euro-Coast-Guard.

Ein deutliches Wort

Die **SDN** weist besonders darauf hin, dass gerade die Länder der Bundesrepublik sich in dieser neuen Organisationsform wiederfinden müssen. Es geht nicht darum, den Ländern Kompetenzen wegzunehmen, sondern Ziel muss sein, die Länder in dieser neuen Organisationsform mit klaren und gleichberechtigten Kompetenzen auszustatten. Leider ist es der **SDN** bisher nicht gelungen, den einzelnen Bundesländern dies "Angst" vor Planstellenverlust zu nehmen. Wenn es um den Schutz der Meere geht, so hängt dieses auch mit dem Schutz der Fischerei und des Fremdenverkehrs, somit also der Existenzsicherung der Küstenbewohner zusammen. Die **SDN** hält von daher egoistische Betrachtungsweisen in diesem zugegeben schwierigen Thema nicht für angebracht. Nur durch eine Neustrukturierung der vorhandenen Behörden und Kräfte kann eine Gesellschaft die zukünftigen, nicht leichten Umweltschutzaufgaben bewältigen. Unter dem Druck des immer knapper werdenden Geldes einerseits, aber auch der neuen Aufgaben im Osten muss nach Auffassung der **SDN** ein Umdenken im Wirtschaftsstandort Deutschland erfolgen. Das im Dezember zu erwartende Gutachten der „Unabhängigen Expertenkommission des Bundes zur Havarie des Frachters „PALLAS“ wird sicherlich Massnahmen in dieser Richtung vorschlagen, ebenso, wie das Gutachten des Bundes der Steuerzahler.

Europa

Im Juni 1992 wurden in Cuxhaven anlässlich einer Tagung des Maritime Industries Forum (MIF) diese Grundsätze auch von Vertretern der EU gefordert. Die Parlamentarier vertraten die Auffassung, dass das dezentrale Netz bereits vorhandener Luftüberwachungseinrichtungen und Kontrollstationen einschliessen und modernste Kommunikationseinrichtungen erhalten soll. Die Europäer sollten nicht nur Verantwortung für die Meere übernehmen, sondern Schrittmacher bei der Entwicklung neuer Technologien für den maritimen Bereich sein, wozu die Möglichkeiten gegeben seien.

Im europäischen Parlament liegen mittlerweile verschiedene Anträge in dieser Richtung vor. Ebenso fordert die "Kommunale Internationale Umweltschutzorganisation" (KIMO) die Einrichtung einer Euro-Coast-Guard. In dieser Organisation sind fast alle Kommunen der Nordseeanrainerstaaten vereint, die **SDN** vertritt die Kommunen an der deutschen Nordseeküste in diesem Umweltverband.

Die **SDN** hofft nun, dass ihre jahrelangen Aktivitäten dazu beitragen werden, eine politische Entscheidung herbeizuführen.

und Berlin.....?

Insbesondere begrüsst die **SDN** die Einmütigkeit der Bundestagsabgeordneten der norddeutschen Küstenländer in dieser wichtigen Frage. Nach der Beantwortung der Grossen Anfrage durch die Bundesregierung hatte diese am 1. Juli 1994 die schwimmenden Verbände von BGS, Zoll, Wasserschiffahrtsdirektion und Fischereiaufsicht in die „Deutsche Küstenwache“ als sog. „Koordinierungsverbund“ zusammengefasst. Diesem mutigen und zukunftsweisenden Schritt hätten die Küstenländer nachvollziehen müssen und die fahrenden Einheiten der Wasserschutzpolizeien in diese Organisationsform überführen, damit die WSP die Interessen der Küstenländer dort vertreten kann.

Schutzgemeinschaft Deutsche Nordseeküste

Bisher ist dieses jedoch gescheitert. In Schleswig-Holstein stellte sich auf Landesebene ebenfalls das Koordinierungs- und Organisationsproblem einer „Küstenwache Schleswig-Holstein“. Unter Beibehaltung der originären Aufgaben der Länderressorts gibt es seit Juni 1995 eine eigene schleswig-holsteinische Küstenwache, die die Fahrzeuge und Besatzungen der Wasserschutzpolizei des Innenministers, einiger Forschungsschiffe des Kultusministers und des Landwirtschaftsministers (Fischereiaufsicht) in einem organisatorischen Verbund zusammenfasst.

Das Kooperationschema zur Sicherheit an den deutschen Küsten vereint somit rund **zehn** verschiedene Dienste des Bundes und der Länder. Jeder dieser Dienste hat eigene Stärken und Schwächen, eigene gewachsene Erfahrungen und ein eigenes Selbstverständnis, aber auch unterschiedliche Rechtsgrundlagen. Die Frage muss erlaubt sein, ob alles dies dem Wunsch nach schlanker, effektiver und kostenparender Verwaltung im Sinne des Gutachten des Bundes der Steuerzahler v. 3.11.1999 entspricht. Von einer echten „Deutschen Küstenwache“ kann bisher **keine Rede sein**.

Fazit:

Angesichts der latenten Gefahr von Ölverschmutzungen an den Stränden durch illegale Einleitungen der internationalen Seeschifffahrt und der Gefahren, die durch Havarien von Seeschiffen entstehen können, ist es fatal, wenn einige Politiker immer noch die Augen verschliessen, wie Provinzfürsten sich weigern, effektive und ökonomische Lösungen auch im Beamtenapparat zu vollziehen. Wo bleiben eigentlich die Ministerpräsidenten mit ihrer Weisungsbefugnis in dieser Situation?

Hans von Wecheln
Vorstandssprecher SDN