



Schutzgemeinschaft Deutsche Nordseeküste SDN

VON PETER ANDRYSZAK (TEXT UND FOTOS)

Die Schönheit der Natur und das Recht ihrer Bewohner – ob Tier, Mensch oder Pflanze – auf ein ungestörtes Leben sind es, die ein Engagement für den Schutz der Umwelt mehr als nur rechtfertigen. So verwundert es nicht, dass es auch im und für das Oldenburger Land Initiativen und Organisationen gibt, die sich praktisch für den Schutz der Umwelt oder mindestens Teilen in ihr einsetzen. Der einzigartige Naturraum Nordsee mit seinen Funktionen als Lebens-, Wirtschafts- und Erholungsraum ist eines dieser Umweltteile, die immer wieder intensive Anstrengungen bedürfen, ihn dauerhaft zu schützen.

Angesichts der zunehmenden Industrialisierung und Verschmutzung der Nordsee war es da vor mehr als 40 Jahren nur konsequent, dass mit der „Schutzgemeinschaft Deutsche Nordseeküste“ (SDN) ein Sprachrohr für Küstenanrainer, Naturschutzvereine und andere Organisationen ins Leben gerufen wurde. Als Lobbyist, Anwalt und Wächter für die Belange der Nordsee hatte die Organisation fortan keinen leichten Stand mit ihrem Engagement, weil stets ökologische und ökonomische Interessen gegeneinander zu stehen schienen. Aber die Erkenntnis, dass die Verschmutzung der Nordsee nicht nur ein ökologisches Problem ist, sondern auch die Entwicklung des Fremdenverkehrs gefährde, half den ehrenamtlich



Oben: Bei aller Begeisterung vieler Menschen über die Kulleraugen von See-hunden. Aber vielleicht hilft die Begegnung mit ihnen auch zu verstehen, dass nicht nur wir Menschen berechnete Ansprüche an die Beschaffenheit des Meeres haben.

Rechts: Die technischen Möglichkeiten – wie hier das Gewässerschutzschiff MELLUM bei der Aufnahme von Ölresten – des Menschen, größere Verschmutzungen im Wasser zu beseitigen, sind sehr begrenzt.

Aktiven, sich in dem Bewusstsein „wir leben mit und von der Nordsee“ einzusetzen und oftmals auch Gehör zu finden.

Dabei nutzt es, die Nordsee als Binnenmeer zu betrachten, in dem alle ökologischen, fischereiwirtschaftlichen, energiewirtschaftlichen, wirtschaftlichen, verkehrlichen und touristischen Aktivitäten sowie Großmaßnahmen des Küstenschutzes und der Rohstoffgewinnung unter den Anrainern einer Abstimmung bedürfen. Zumal immer offensichtlicher wird, dass jede Aktivität stets Auswirkungen auf das ganze System hat

Die Schutzgemeinschaft Deutsche Nordseeküste (SDN) ist ein Zusammenschluss von zurzeit sechs Landkreisen, 36 Kommunen, 40 Vereinen, 13 Wirtschafts- und Forschungsverbänden und 113 Einzelpersonen von der deutschen Nordseeküste zu einem Umweltschutzverband. Sie engagiert sich für die Erhaltung der Nordsee als Lebens-, Wirtschafts- und Naturraum.

Schutzgemeinschaft

Deutsche Nordseeküste e. V.

Zum Jadebusen 179 | 26316 Varel-Dangast

Tel. 04451-81006 | Fax 04451-860798

www.sdn-web.de



und somit auch immer alle Anrainer dadurch betroffen sind.

Gegründet wurde die Schutzgemeinschaft – anfangs „SGDN“ abgekürzt – von Kommunen, Landkreisen, Verbänden, Umweltorganisationen, Institutionen und Einzelpersonen am 13. Januar 1973 in Cuxhaven. Anlass dazu bot insbesondere den küstennahen Kreis- und Gemeindevertretern die zunehmende Vermüllung und Verölung der Strände durch den Schiffsverkehr und die Verklappung von Industrieabfällen in die Nordsee. Das drohte, der Tourismuswirtschaft den Lebensnerv zu treffen, und zwang damit zum Handeln. Schnell wurde damals deutlich, dass es ansonsten für die Landkreise allein noch schwerer werden würde, nordsee-spezifische Interessen zu vertreten. Somit bot sich der Zusammenschluss zu einem „runden Tisch“ von Norderney bis Nordfriesland zugunsten einer gemeinsamen Interessensvertretung und Durchsetzung berechtigter Forderungen an. Das gilt bis heute.



Parties, Massenveranstaltungen, Arbeitsprozesse und „es war doch nur eine Kippe (... Dose, Flasche, Tüte)“, was soll die schon ausrichten?“ bleiben im Meer nicht ohne negative Folgen (oben). An der deutschen Nordseeküste gibt es für havarierte Schiffe ein Nothilfe- und Schlepp-Konzept. Über deren Praktikabilität lässt sich aktuell an der Havarie des Düngemittel-Frachters PURPLE BEACH im Mai vor Helgoland einiges einschätzen (rechte Seite).

Mit der Zeit erwies sich die Richtigkeit dieses Zusammenschlusses. So können die SDNler heute auf einige Erfolge ihres über vier Jahrzehnte dauernden Einsatzes blicken. Sie initiierten zum Beispiel maßgeblich das Verbot der „Dünnsäure- und Klärschlammverklappung“ und der „Sonderabfallverbrennung“ auf See. Auch die Reinhaltung aller der Nordsee zufließenden Flüsse wurde intensiv von der SDN beeinflusst wie durch die Forderung einer Nachrüstung der Kläranlagen zur Eliminierung von Stickstoff und Phosphor. Auch eine Pflicht zur „Öl- und Abfallentsorgung“ der Schiffe in den Häfen und die technisch hoch angesiedelte „Luftüberwachung“ der Nordsee füllte die Agenda der Gemeinschaft. Weitere bedeutende Themen waren zudem – und sind es zum Teil immer noch – die „Schiffssicherheit mit qualifizierter Lotsführung“, der ausschließliche Einsatz von „Doppelhüllen-Tankern“, ein sicherer

Transport von „gefährlichen Gütern“ in speziellen Containern und deren „Wiederauffindbarkeit“ bei einem Überbordgehen.

Weitere Stichworte zu den thematisch vielfältigen SDN-Aktivitäten sind Einleitungen von „Schiffsabfällen und -abwässern“ sowie „Ladungsresten“, giftige „Antifoulings“ als Unterwasseranstriche, Reduzierung von „Schiffsemissionen“, eine „Raumordnungsplanung“ für die See, zu hohe „Nähr- und Schadstoffeinträge“ über Luft- und Wasserwege, die „Industrialisierung“ der Nordsee, die „Überfischung“ und nicht zuletzt auch die Einrichtung von „Nationalparks“ in und an der Nordsee. Ziel der SDN war und ist dabei immer, alle behandelten Themen durch entsprechende Veröffentlichungen bei Politik, Verwaltung, Wissenschaft und Öffentlichkeit soweit ins Bewusstsein zu rücken, dass Denk- und Entscheidungsprozesse ausgelöst werden.

Kooperationspartner dabei waren vor allem die entscheidenden Behörden und die politischen Vertreter auf den Ebenen der Küstenländer, des Bundes und des Europaparlaments. Wobei sich – nach SDN-eigenem Bekunden – mit Verwaltungen und Politik nie lautstark und auf Sensationen ausgerichtet, sondern im Dialog auseinandergesetzt wurde und sich die SDN so in allen Fragen des Nordsee- und Küstenschutzes einen Namen gemacht habe. Ihr Rat sei nicht nur in der Verwaltung, sondern auch in der Politik sehr gefragt, heißt es.

Ein Thema, das neben der „Deutschen Küstenwache“ allerdings über weite Strecken nicht ganz so ruhig und durchweg



sachlich über viele Jahre und zudem auch noch medienwirksam die Diskussion bestimmte, war das Sicherheitskonzept für die Nordsee mit einem System von Notschleppern. Der „Notschlepper für die Nordsee“ sorgte bereits seit 1995 für reichlich Konfliktstoff. Auf der einen Seite Beamte des Bundesverkehrsministeriums nebst nachgeordneter Stellen. Dem gegenüber neben der Schutzgemeinschaft eigentlich alle Organisationen, Verbände und Kommunen, die sich im Rahmen ihres Tätigkeitsfeldes auch mit dem Küstenschutz von See her befassen. Und mit Schleswig-Holstein sogar eine Landesregierung. Im Grunde rangen die Konfliktseiten dabei um Grundsätzliches: Die Leistungswerte eines Sicherungsschleppers für die Deutsche Bucht.

Nach Auffassung der damaligen Ministerialbürokratie wäre ein kleineres Leistungsvermögen für den zu charternden Notschlepper abso-

Notschlepper

In der Nordsee kann auf drei Notschlepper zurückgegriffen werden. Dabei bilden aus Sicht der Schifffahrtsverwaltung die bundeseigenen Mehrzweckschiffe GS Mellum (Pfahzug 110 Tonnen/Wilhelmshaven) und GS Neuwerk (110 t/Cuxhaven) das Rückgrat des Notfallkonzeptes. Mit dem hinzu gecharterten Notschlepper Nordic (201 Tonnen), der permanent auf Stand-by-Position nördlich Norderney liegt, ist die Absicherung der deutschen Nordseeküste vor Havaristen vorerst komplett. Auf der NORDIC befindet sich auch ein „Boarding-Team“. Die Liegeplätze der Notschlepper orientieren sich an den potenziell kritischen Verkehrsschwerpunkten. Diese Strategie soll es ihnen ermöglichen, Havaristen in maximal zwei Stunden zu erreichen.

Darüber hinaus existiert eine Unterstützungsvereinbarung mit den deutschen Schleppreedereien und mit den Niederlanden.

lut ausreichend gewesen. „Ruhig etwas schwächer, langsamer und in der Hauptsache günstiger“, wurde den Ministeriellen von ihren Kritikern als Orientierungsmaßstab unterstellt. Sie forderten in Anbetracht der Schifffahrtsentwicklung in der Nordsee unisono eine höherwertige Ausstattung, um die Küste möglichst wirksam gegen Havarien und deren zerstörerischen Folgen zu schützen.

Hätte es zu der Zeit – insbesondere unter Beachtung der Ereignisse um die Havarie der Pallas im Oktober 1998 vor Amrum – nicht die SDN gegeben, wäre wohl auch kein Notschlepper wie die Oceanic über viele Jahre für die Deutsche Bucht gechartert worden.



Ein besonders kritisches Auge hat die SDN auf die Positionierung der Offshore-Windparks im deutschen Teil der Nordsee. Diese gefährden – so die SDN – massiv die Verkehrssicherheit und schaffen damit ein hohes Risiko für eine große Umweltkatastrophe (oben). Das Nationalpark-Haus Dangast ist zum Einen Sitz der Schutzgemeinschaft und zum Anderen ein Raum für Kinder und Erwachsene, um einen intensiven Eindruck von der Küsten-Natur zu erhalten (unten).

Und auch die öffentliche Ausschreibung eines echten Notschleppers als Nachfolger für die Oceanic wäre wohl bis heute nicht auf den Weg gebracht, geschweige denn durch einen der weltweit stärksten Notschlepper – die Nordic – sogar im mittlerweile bereits fünften Jahr erfüllt. Heute erstreckt sich dieses Thema eher auf einen geforderten vierten Notschlepper für die Position nordwestlich von Sylt und die Diskussion um eine spezielle Notschlepp- und Rettungslösung im Zusammenhang mit den Offshore-Windparks.

Ein scheinbar endloses Thema scheint nach wie vor die „Deutsche Küstenwache“ zu bleiben. Bereits seit Ende der 1980er-Jahre fordert die SDN eine solche, die dann 1994 wenigstens als eine Art „Koordinierungsverbund“ in Cuxhaven eingeführt wurde. „Damit bleibt es also bei dem Wirrwarr von 15 verschiedenen Landes- und Bundesbehörden, die sich um die Sicherheit vor unseren Küsten kümmern sollen. Beim nächsten größeren Ölunfall fliegt

uns dieses System um die Ohren“, ist SDN-Vorsitzer Dieter Harrsen sicher.

Die hoheitlichen Aufgaben auf See umfassen die Gefahrenabwehr einschließlich Katastrophenschutz und Terrorbekämpfung, die Strafverfolgung, den polizeilichen Grenzschutz, die Verhinderung illegaler Migration, die Fischereiaufsicht, die Zollkontrolle und die Verhinderung und Bekämpfung von Meeresverschmutzungen. Zuständig sind zurzeit dafür die Bundespolizei, gesteuert vom Bundesministerium des Inneren, der Zoll (Bundesfinanzministerium), die Fischereiaufsicht (Bundeslandwirtschaftsministerium), die Schifffahrts- und Verkehrskontrolle (Bundesverkehrsministerium) sowie die Wasserschutzpolizeien und Fischereidienste der fünf Küstenländer Schleswig-Holstein, Niedersachsen, Hamburg, Bremen und Mecklenburg-Vorpommern.

Zwar arbeiten sie zusammen – aber nur auf Grundlage einer Vielzahl wechselseitiger Vereinbarungen und rechtlicher Hilfskonstruktionen wie Organleihe und Amtshilfe. „Doch im Ernstfall fehlt einfach die Zeit für Absprachen und die Anforderung von Hilfen auf dem Dienstweg. Dann muss die Weisungs- und Befehlsgewalt in einer Hand liegen, sonst kann jeder Unfall blitzschnell zur Katastrophe werden“, erklärt der nordfriesische Landrat. „Die ersten Minuten sind entscheidend, aber wir leisten uns den Luxus, Steuergelder für eine Behördenvielfalt zu verschwenden, weil die zuständigen Politiker offensichtlich nicht die Kraft aufbringen, sich gegen die Beharrungskräfte in den Ministerien durchzusetzen.“

Aber auch wenn es der Nordsee besser ginge als vor 40 Jahren, würden das Ökosystem Nordsee und das Wattenmeer weiterhin in ihrem Kern bedroht. Dazu zählen neben den zu hohen Nähr- und Schadstoffeinträgen auch die Versauerung des Meerwassers, die Überfischung und der Meeresspiegelanstieg sowie die zunehmende Industrialisierung der Nordsee.

Diese zeige sich insbesondere durch die neu entstehenden Windparks, die aus Sicht der SDN unverstärkt planlos nach „Goldgräbermanier“ gebaut und geregelt würden. So fordert die Organisation unter anderem, den Mindestabstand zwischen den Windparks und den Schifffahrtswegen auf mindestens drei Seemeilen zu erhöhen. Nur so bestünde eine gewisse Chance, bei Schiffshavarien eine Kollision zu vermeiden. „Ein Windpark kann nun einmal nicht aus eigener Kraft ausweichen.“

Aber bei aller küstenumspannender Politik hat die „Schutzgemeinschaft Deutsche Nordseeküste“ auch eine besondere Bedeutung für das Oldenburger Land. Hier befindet sich nämlich ihre Geschäftsstelle, und zwar im Nationalpark-Haus Dangast, welches von der SDN in Kooperation mit dem Mellumrat und der Stadt Varel betrieben wird.

Nachdem am 1. Januar 1986 die Verordnung über den Nationalpark „Niedersächsisches Wattenmeer“ in Kraft treten konnte und der Nationalpark damit geboren war, gab es bereits einige Monate später erste Kontakte zwischen der Schutzgemeinschaft und der Stadt Varel bezüglich der Errichtung eines Nationalpark-Hauses. Gute zweieinhalb Jahre später konnte das Haus dann in der zunächst gepachteten ehemaligen Dorfschule in Dangast eröffnet werden. Im Jahre 1991 hat die Stadt Varel dieses Gebäude wieder zurückgekauft, und im Laufe der folgenden Jahre wurde es unter Federführung der SDN trotz seiner



Nationalpark Haus Dangast/Aktuelles

Das Nationalpark-Haus Dangast ist eine Besucher- und Umweltbildungseinrichtung des Nationalparks Niedersächsisches Wattenmeer. Seit Juli 1988 hat es seinen Sitz in der früheren Dangaster Dorfschule am Ortseingang und wurde seitdem mehrfach erweitert und ausgebaut. Mit ganz vielen Informationen rund um den Weltnaturerbe-Nationalpark Wattenmeer ist es regionaler Anlaufpunkt für Einheimische, Urlauber, Schulklassen und viele andere Gruppen. Umfangreiche Renovierungen, Umbauten und Erweiterungen ließen das Nationalpark-Haus im Laufe der Zeit in seiner Fläche und auch in seinen Kapazitäten deutlich wachsen. Das Team des Hauses sorgt dabei für die Betreuung der Ausstellungsbesucher und leitet die täglich stattfindenden öffentlichen Führungen, Vorträge, Lehrveranstaltungen, Bildungsurlaube und Seminare.

Die Öffnungszeiten sind:

Dienstag bis Freitag von 9 bis 12 und 14 bis 18 Uhr,

Samstag, Sonntag und an Feiertagen 14 bis 18 Uhr.

Der Eintritt ist frei.

Weitere Infos unter:

www.nationalparkhaus-wattenmeer.de/nationalpark-haus-dangast

nicht ganz optimalen Lage abseits des Meeres mit Unterstützung durch die Landesregierung, die Deutsche Umweltstiftung, die Wattenmeerstiftung und die Barthel-Stiftung eingerichtet und sukzessive bis heute weiter ausgebaut.

Zu den Besonderheiten des Hauses gehören die Spezialisierung auf den Jadebusen, eine Vertiefung der Information durch Bildungs- und Seminarangebote, fachkundig geführte Wattwanderungen und eine Themenausweitung auf Küstenschutz, Wasserwirtschaft, Kultur und Entwicklungsgeschichte der Landschaft. Als Erfolg der Einrichtung wertet der Leiter der „Alten Schule“ Lars Klein den zunehmenden Besucherstrom. In den vergangenen vier Jahren sei die Besucherzahl um gut 50 Prozent gestiegen, was „auch an der guten Zusammenarbeit mit den Schulen“ läge.