

Sicherheitskonzept für die Meere weiterentwickeln!

Deutsche Küstenwache bleibt das Ziel

Havariekommando wichtiger Baustein / Greenpeace-Aktion zeigt Schwachstellen bei Entscheidungsträgern

(Husum/Cuxhaven/Varel i.O.) Als vor zehn Jahren Ende Oktober nach der Havarie des brennenden Holzfrachters „Pallas“ vor der nordfriesischen Insel Amrum eine breite Diskussion über das Sicherheitskonzept in der Deutschen Bucht in Norddeutschland begann, hatten Bund und Länder mehr Maßnahmen für den Schutz der Küsten an Nord und Ostsee angekündigt. Studien wurden in Auftrag gegeben und politische Debatten und Entscheidungen über Meeresschutz bestimmten in den folgenden Jahren häufig die Debatten in den Parlamenten in Berlin und den Ländern.

Die Schutzgemeinschaft Deutsche Nordseeküste SDN hat nach zehn Jahren eine Bewertung der eingeleiteten Maßnahmen vorgenommen. „Vieles“, so Vorsitzter Rudolf-Eugen Kelch, „findet unsere Zustimmung und ist auf den richtigen Weg gebracht“. So sei der bewährte Notschlepper „Oceanic“ mit Personal verstärkt worden, Hubschraubereinsätze bei Havaristen seien nun möglich und erforderliche Schlepplein für unterschiedliche Einsätze sind an Bord vorhanden. Gemeinsam mit den Mehrzweckschiffen des Bundes werden Bereitschaftspositionen eingenommen, die bei Sturmlagen ständig besetzt werden.

Kelch stellte aber deutlich heraus, dass nur durch den öffentlichen Druck Maßnahmen umgesetzt wurden, die ansonsten nicht so verwirklicht worden wären. Acht Jahre und mit teilweise unerfreulichen Streitereien habe die Umsetzung des Notschleppkonzeptes gedauert. Erst nach massivem Einsatz der Bundestagsabgeordneten der norddeutschen Küstenländer habe der Bundestag beschlossen, einen neuen Notschlepper bauen zu lassen. Immer wieder hatte ein Referatsleiter im Bundesverkehrsministerium in den vergangenen Jahren versucht, die Anforderungen an zukünftige Notschlepper derart niedrig zu definieren, dass Fachleute an der Küste nur noch staunten.

Kelch begrüßt die Einrichtung des Havariekommandos vor fünf Jahren als eine Einrichtung des Bundesverkehrsministeriums und der Küstenländer zur Bekämpfung von Schiffshavarien „als einen wichtigen Schritt in die richtige Richtung“. Die SDN hatte allerdings seit achtzehn Jahren für den Aufbau einer einheitlichen und monokratisch geführten Einrichtung einer „Deutschen Küstenwache“ geworben.

Als 1994 der Koordinierungsverbund Küstenwache in Cuxhaven gegründet wurde, glaubte man auf dem rechten Weg zu sein, denn es weiter zu entwickeln gelte. Auch die Grobecker-Studie empfiehlt eine „Seewache“ in der alle Behörden zunächst von Bund und später von Ländern gebündelt werden sollten. Aufgrund der föderalen Strukturen und auch zur Aufrechterhalten eigener Kompetenzen hatten sich die Bundesbehörden und besonders die Länder - allen voran Niedersachsen - gegen eine Einrichtung einer Küstenwache gewehrt. Für die SDN unverständlich, da immer mehr Fachleute eine Küstenwache fordern, da sich die Sicherheitslage nach 2001 entschieden verändert habe, unterstreicht der Umweltverband. Die Vorgänge um kürzlich gegründeten „Gemeinsamen Lagezentrums See“ als operativen Kern eines zukünftigen Maritimen Sicherheitszentrum See zeigten jedoch die praktischen Schwierigkeiten auf, um unter Beibehaltung der Strukturen der einzelnen Bundes- und Landesbehörden optimiert arbeiten zu können.

Auf Dauer sei mit den Begriffen „Organleihe“ und „Amtshilfe“ eine derartige Institution nicht zu führen, prophezeit Vorstandssprecher Hans von Wecheln. Die Vorgänge um die Aktionen von Greenpeace kürzlich vor Sylt hätten verdeutlicht, dass deutsche Behörden durch Erklärungen von „Nichtzuständigkeit“ fast vierzehn Tage „sprachlos waren“, um einen illegalen Akt in der Nordsee zu unterbinden. Ein derartiger Zustand nach zehn Jahren Pallas zeige erneut auf, dass noch längst nicht alles so geregelt ist, wie manche Politiker und Behördenvertreter verkünden, meint von Wecheln.

Mit der freundlichen Bitte um Veröffentlichung!
Hans von Wecheln, Vorstandssprecher SDN