

Sondersitzung der EU zur Tankersicherheit gefordert

Fristen kürzen und finanzielle Anreize schaffen / Europäischer „Oil-Pollution-Act“ gefordert

Nach dem Tankerunglück vor der spanischen Atlantikküste mit dem 77.000 Tonnen Schweröl beladenen Tanker "Prestige", und dem unter Flagge der Bahamas mit über 50.000 t "fuel oil" beladene OBO-Carrier „Pindar“, der in der Nähe der dänischen Insel Læsø auf Grund gelaufen war und zwischenzeitlich wieder freigekommen ist, fordert die Schutzgemeinschaft Deutsche Nordseeküste SDN erneut eine sofortige Sondersitzung des Europäischen Parlamentes zur Tankersicherheit in den europäischen Meeren. Nach Meinung der SDN müssten die nach dem Unfall des Tankers „Erika“ vor drei Jahren vom europäischen Parlament beschlossenen Maßnahmen verschärft werden.

Zwar hatte das Parlament in Abstimmung mit der Internationalen Seefahrtsorganisation IMO beschlossen, die Altergrenzen für eine Außerbetriebnahme von alten Einhüllentankern herabzusetzen und die Maßnahmenpaket „Erika1“ und „Erika 2“ als Folge nach dem Unglück des gleichnamigen Tankers vor der Bretagne im Dezember 1999 erlassen.

Danach können Tanker, die vor 1982 gebaut wurden noch bis 2005 fahren, Tanker mit Baujahr zwischen 1982 und 1996 hätten noch eine Frist bis 2010 und einige könnten noch bis 2015 betrieben werden. Um eine schrittweise Außerbetriebnahme von Einhüllentankern und eine stufenweise Ersetzung durch Doppelhüllentanker zu sorgen, seien jedoch diese Fristen nach Meinung der SDN noch zu lang. Neben einem kurzfristig zu erteilenden Verbot von Einhüllentankern in den europäischen Meeren müsste parallel ein finanzielles Maßnahmenpaket den Neubau von doppelwandiger Tankschiffe besser fördern. Angesichts der dramatischen Situationen auf den europäischen Werften würde dieses nicht nur neue Arbeitsplätze in Europa schaffen, sondern auch Kosten in Millionenhöhe durch derartige Unfälle im Bereich der Umwelt und maritimen Wirtschaft verhindern. Ökologischen Schäden durch Öl in der Wassersäule würden sich direkt auf die Fischbestände auswirken und somit wiederum einen europäischen Wirtschaftszweig, der bereits unter erheblichen Druck stehe, treffen. Weiter Verluste im Einnahmehereich der Fremdenverkehrswirtschaft würden die Volkswirtschaften der Mitgliedsstaaten zusätzlich belasten. Nach Meinung der SDN sollte die EU daher eine „Oil-Pollution-Act 2000“ erlassen, in dem strenge Regeln den Transport gefährlicher Güter auf See regeln. Neben Vorschriften für den Bau und die Ausstattung von Öltankern, die europäische Gewässer befahren, müssen vor allem Regelungen zur Haftung und Beseitigungspflicht bei Ölverschmutzungen sowie eine Aufstockung des Ölhafungsfonds für die Fälle, in denen die Kosten die Haftungsgrenze übersteigen, in diesem Regelwerk enthalten sein. (aus SDN)

Für Schäden zahlt Ölindustrie-Fonds

Für den Großteil des Schadens, den das Öl aus dem sinkenden Tanker "Prestige" anrichtet, muss nach den Erfahrungen der letzten großen Ölunfälle der International Oil Pollution Compensation Fund (IOPC-Fonds) in London aufkommen. Die Versicherer des 26 Jahre alten Tankers dürften mit deutlich weniger als 50 Mio. \$ belastet werden. Der IOPC-Fonds beruht auf einer internationalen Konvention, der inzwischen 82 Staaten beigetreten sind. Jedes Unternehmen, das in einem Mitgliedsstaat der Konvention jährlich mehr als 150.000 Tonnen Rohöl oder Schweröl importiert, muss nach einem genau festgelegten Schlüssel Beiträge an den Fonds leisten, der von London aus verwaltet wird. Mehr als 400 Ölfirmen sind Zwangsmitglieder des IOPC-Fonds. Die Kasko-Versicherung deckt den Schiffswert selbst ab. Bei dem 26 Jahre alten Tanker "Prestige" dürfte er sich im sehr niedrigen Millionenbereich bewegen. Zusätzlich ist die Ladung versichert. Darüber hinaus sind die Reeder verpflichtet, eine Haftpflichtversicherung für Schäden an Dritten abzuschließen. Der Tanker "Prestige" ist bei der London Steamship Mutual versichert. Bei Schäden, die Öl aus Tankern an der Umwelt anrichtet, gilt auf Grund internationaler Vereinbarungen ein zweistufiges Haftungsmodell: In der ersten Stufe zahlt der Versicherer des Reeders - aber nur innerhalb festgelegter Höchstgrenzen je nach Schiffgröße. Das Maximum beträgt 79 Mio. \$. Ist der Schaden höher, muss der IOPC-Fonds aufkommen. Die Obergrenze für die Gesamtentschädigung (Versicherer plus IOPC) beträgt 180 Mio. \$. Für den Tanker "Erika", der am 12. Dezember 1999 mit 30.000 Tonnen Schweröl vor der bretonischen Küste auseinander brach, zahlte der P&I-Club Steamship Mutual insgesamt 11 Mio. \$. Der IOPC-Fonds stellte weitere 145 Mio. \$ zur Verfügung. Für die "Prestige", die 70.000 Tonnen Öl - also mehr als doppelt so viel wie die Erika - geladen hatte, dürfte der vom Versicherer London Steamship zu zahlende Schaden deutlich über 20 Mio. \$ liegen. Dazu kommen der Kasko-Schaden und die Ladung. (aus 2002 Financial Times Deutschland v. 20.11.02, Herbert Fromme, Politik und Gesellschaft)
<http://www.ftd.de/pw/eu/1037694992981.html?nv=se>

«Neuwerk» im Einsatz

Das deutsche Spezialschiff «Neuwerk» wird bei der Bekämpfung der Ölpest vor der spanischen Küste eingesetzt. Der Einsatz ist vorerst für drei bis vier Wochen geplant. Das Schiff hat 20 Mann Besatzung und zusätzliches Personal an Bord. Es führt Spezialgerät zum Absaugen von Öl auf hoher See mit. Die spanischen Behörden hatten ein Hilfesuch an die Bundesregierung gerichtet. Die «Neuwerk» gilt als Mehrzweckschiff und ist mit schwenkbaren Pumpen ausgerüstet. Auf hoher See kann sie bis zu 1000 Kubikmeter Öl-Wasser-Gemisch in ihre Tanks saugen. Der Einsatz ist allerdings wetterabhängig: Die Pumpen können nur bei bis zu sechs Windstärken und anderthalb Meter Wellenhöhe arbeiten. Unklar ist derzeit, wie sich der Ölteppich ausbreiten wird. Von der Ausbreitung und Dicke hängt die Dauer des Einsatzes ab. Vor zwei Jahren war die «Neuwerk» bei Schiffsunfällen vor der französischen Küste im Einsatz: Bis Januar 2000 hatte sie in einem dreiwöchigen Einsatz rund 110 der etwa 10 000 Tonnen Öl nach dem Untergang des Tankers «Erika» aufgefangen. Die Kosten von rund

600 000 Euro hatte Frankreich übernommen. Das Schiff wurde anschließend nachgerüstet, um sehr zähes Öl aufzuweichen und abzupumpen. (aus dpa)

„Weitere Gespräche nicht verweigern“

"Die Landesregierung muss endlich wieder mit der Gemeinde an einen Tisch kommen." Diese Aufforderung richtete der DGB-Chef der Region Schleswig-Holstein Nord, Peter Köhler, jetzt an die Verantwortlichen in Kiel. Zusammen mit dem Landesvorsitzenden Peter Deutschland und dem DGB-Vertreter im nordfriesischen Nationalpark-Kuratorium, Hans von Wecheln, hatte er sich zuvor in St. Peter-Ording über die Strandpark-Problematik informiert. "Es kann nicht sein, dass eine Seite das Gespräch ablehnt", sagte Köhler mit Blick auf das Verhalten des Umweltministers Klaus Müller. Dieser hat Neuverhandlungen über die Dauer der Strand-Sperrung bisher abgelehnt und will erst am 19. Dezember im Kuratorium Rede und Antwort stehen. Nach dem gültigen Vertrag zwischen Gemeinde und Regierung darf auf dem Strand ab 2003 nur noch während der Hauptsaison sowie an den Oster- und Pfingsttagen geparkt werden. Urlauber-Befragungen lassen befürchten, dass in Folge dieser Regelung in der Vor- und Nachsaison ein Drittel der Urlauber dem Nordseebad den Rücken kehren. Weil Arbeitsplatz- und Millionen-Verluste drohen, möchte die Gemeinde St. Peter-Ording eine durchgehende Park-Erlaubnis vom 1. März bis 30. Oktober erreichen. Demnächst soll eine Arbeitsgruppe Vorschläge zur Lösung der Problematik erarbeiten. (aus Husumer Nachrichten)

Mehr Arbeit für Lotsen im Nord-Ostsee-Kanal

Kiel - Die Lotsen haben in diesem Jahr im Nord-Ostsee-Kanal alle Hände voll zu tun. Im ersten Halbjahr steuerten die 146 Mitglieder der Bruderschaft Nord-Ostsee-Kanal II nach Mitteilung vom Freitag 12 274 Schiffe durch die künstliche Wasserstraße und damit fast 7,5 Prozent mehr als im gleichen Vorjahreszeitraum. Auf der Kieler Förde brachten sie 5841 Schiffe ans Ziel, ein Plus von 77. Die Lotsen dieser Bruderschaft sind für den Nord-Ostsee-Kanal zwischen Kiel und Rendsburg sowie für die westliche Ostsee zuständig. (aus Abendblatt)

Hannover: Landtag für Wattenmeer als Weltnaturerbe

Das niedersächsische Wattenmeer soll nach dem Willen des Landtages Weltnaturerbe werden. Die Abgeordneten aller Fraktionen beschlossen am gestrigen Mittwoch einstimmig, die Anerkennung als Welterbe bei der UNESCO in Paris zu beantragen. „Die Chancen sind sehr gut“, sagte Dorothea Steiner (Grüne). Sollte das Wattenmeer vom Welterbekomitee anerkannt werden, stehe es gleichberechtigt neben Naturwundern wie dem Grand Canyon in den USA oder dem Great Barrier Reef in Australien. (aus ON)

Frachter wegen technischer Mängel an der Kette

Wegen technischer Mängel haben Bremer Behörden einen Massengutfrachter aus Panama an die Kette gelegt. Das Schiff, das im Industriehafen liegt, darf vorerst nicht auslaufen. Vermutlich wurden von dem Frachter aus 24 Tonnen Ölschlamm illegal ins Meer geleitet, berichtete gestern die Polizei. Gegen den 54 Jahre alten philippinischen Kapitän und den 51 Jahre alten philippinischen leitenden Ingenieur wurden Bußgeldverfahren eingeleitet. Ein Teil der Besatzung soll zudem seit Monaten keine Heuer mehr erhalten. Die Crew hatte die Internationale Transportarbeitergewerkschaft (ITF) um Hilfe gebeten. (aus NWZ)

Billig-Fluglinie nimmt zweiten Anlauf

Anfang nächsten Jahres fällt die Entscheidung, ob der Flughafen Nordholz bei Cuxhaven im zweiten Anlauf bereits ab 1. März im Sommerflugplan 2003 der irischen Billig-Fluglinie Ryanair stehen wird. Mit 40 Flughäfen europaweit hat Ryanair in den vergangenen Monaten verhandelt, um das Streckennetz weiter ausbauen zu können. „Der Flughafen Nordholz war einer davon“, bestätigte Caroline Baldwin, die Vertriebsmanagerin für Deutschland. Eine Entscheidung falle aber erst Anfang 2003. Fest steht nach ihrer Aussage aber, dass der Flughafen bei einem Zuschlag „nur für eine Strecke in Frage kommt“. Welcher Zielort von Nordholz unter Umständen bedient werden könnte, wollte sie nicht sagen. (aus NZ)

A22 ganz oben

Die geplante Küstenautobahn A22 steht auf der Prioritätenliste der Bezirksregierung Weser-Ems für den Bundesverkehrswegeplan ganz oben. Dem Objekt hat eine immense Bedeutung für den geplanten Jade-Weser-Port in Wilhelmshaven. Der Bundesverkehrswegeplan soll im nächsten Jahr aktualisiert werden und bis zum Jahre 2015 gelten. Das Land Niedersachsen hat dem Bund bereits eine Liste mit Bundesfernstraßenmaßnahmen übergeben, die laut Bezirksregierung in jedem Fall realisiert werden müssen. Dazu gehört an erster Stelle der sechsspurige Ausbau der A1 zwischen den Autobahnkreuzen Lotte-Osnabrück und Ahlhorner Dreieck. Die Liste wird die Vorschläge der Landesregierung ergänzen und sind dem Wirtschaftsministerium in Hannover vorgelegt. (aus Handelsforum)

Die IG Metall unterstützt die Entwicklung der Windbranche / Vernünftige Arbeitsbedingungen schaffen.

Die Betriebsräte aller großen norddeutschen Windanlagenbauer wollen einen gemeinsamen Arbeitskreis gründen. „Ziel ist es, ähnlich wie im Schiffbaubereich, mit diesem Arbeitskreis ein einflussreiches Sprachrohr der Arbeitnehmer zu entwickeln“, sagte Heino Baade, Gewerkschaftssekretär der IG Metall in Hamburg. Sowohl strukturpolitische Fragen als auch die Arbeitsbedingungen in der Branche seien Fragen, die von den Betriebsräten behandelt werden sollen. Die Gründung sei in den kommenden Wochen geplant. Vor rund drei Wochen haben sich verschiedene Betriebsratsmitglieder aller großen Windan-

genbauer in Norddeutschland, darunter auch Mitarbeiter der Auricher Firma Enercon, erstmals in einem übergeordneten Kreis in Hamburg getroffen. „Das Treffen an sich war schon ein Problem“, sagte Baade. So hätten sich einige Betriebsräte Urlaub genommen, damit der Arbeitgeber nichts von ihren Plänen erfahre. Dies allein zeigt nach Ansicht von IG-Metall-Sekretär Baade, dass die Branche durchaus Nachholbedarf bei der Regelung von Arbeitnehmerrechten habe. Schließlich profitiere die Windbranche durch die Förderung regenerativer Energien nicht unerheblich von öffentlichen Geldern. „Zudem zeigt der Schiffbaubereich, dass ein Miteinander von Gewerkschaften und Arbeitgebern für beide Seite Vorteile bringt“, sagte Baade. So unterstütze die IG Metall natürlich die Entwicklung der Windkraftbranche mit bundesweit rund 40 000 direkten Arbeitsplätzen. „Aber natürlich müssen in den Betrieben vernünftige Arbeitsbedingungen geschaffen werden“, sagte Baade. (aus OZ)

„Ein Zeichen für Cuxhaven setzen“

Frachtreederei DFDS-Tor-Line verlegt ihren Hauptsitz ab 1. Januar 2003 nach Cuxhaven. Das war die kleine Sensation, die seit langem beste Nachricht für Cuxhaven, die der Geschäftsführer von DFDS-Transport, Peter Kramp (53), am Montagabend sichtlich vergnügt den Gästen des Nautischen Vereins persönlich vom Rednerpult aus mitteilte. Er und seine Ehefrau Clara hätten sich auf Anhieb in Cuxhaven verliebt und seien jetzt entschlossen, ihren Wohnsitz hierher zu verlegen. Nach Absprache mit der Muttergesellschaft, der DFDS AS in Kopenhagen, werde der Firmensitz ab Januar ebenfalls an die Elbmündung verlegt. „Erstens mache das Sinn und zweitens wollen wir damit ein Signal setzen, dass wir an Cuxhaven glauben. Cuxhaven ist für uns mittlerweile der wichtigste Hafen an der Nordsee“, so Kramp.

Positive Folge für den Standort und die Stadt: neue Arbeitsplätze. Insgesamt beschäftigt die Reederei 42 Mitarbeiter, 17 im kaufmännischen und 28 im gewerblichen Bereich. Nach Kramps Planungen werden alle nach und nach ihren Arbeitsplatz nach Cuxhaven verlegen. (aus CN)

„Deutsche Küstenwache“ gebot der Stunde

Angesichts der Schwierigkeiten bei der Errichtung eines Havariekommandos in Cuxhaven fordert die Schutzgemeinschaft Deutsche Nordseeküste SDN erneut einen anderen Weg für einen optimaleren Meeresschutz von Nord- und Ostsee. Zwar sei das Havariekommando ein Mosaikstein dafür, der Umweltverband bekräftigt allerdings erneut seine nunmehr zwölf Jahre alte Forderung nach Schaffung einer „Deutschen Küstenwache“, in der alle schwimmenden Kräfte des Bundes und der Küstenländer zusammengefasst sind. „Wenn die SDN von einer Küstenwache spricht“, so SDN-Vorsitzer Rudolf-Eugen Kelch, „geht es nicht nur darum, Schlepper und Bekämpfungsschiffe einzusetzen, sondern uns geht es um einen ganzheitlichen Vorsorgeauftrag“.

Nach Meinung der SDN sollte eine „Deutsche Küstenwache“ aus vier Säulen bestehen. Zunächst sollten alle Kräfte bereits im Alltagsgeschäft nach dem Vorsorgeprinzip maritime Lagebilder und Umweltaufgaben im Bereich der Überwachung der Seefahrt mit allen Behörden übernehmen. Angesichts der Zustände bei Teilen der internationalen Seefahrt, wie die letzten Havarien in den europäischen Gewässern gezeigt haben, sei die Kontrolle auf Einhaltung der bestehenden nationalen und internationalen Gesetze und die daraus resultierenden Folgeaufgaben bei Verstößen eine weitere Aufgabe. Bei Havarien sollen dann die Bekämpfungskräfte der Wasserschiffahrtsverwaltung und Überwachungsorgane bis hin zum Nautischen Warndienst gemeinsam versuchen, Schäden von den Küsten soweit wie möglich fernhalten. Eine vierte neue Aufgabe erkennt die SDN in der Sicherung der Grenzen auf See gegen Anschläge aus dem Bereich des internationalen Terrorismus. Die besorgniserregenden Aktivitäten in der letzten Zeit erfordern auch hier eine wesentlich engere Zusammenarbeit der Behörden als bisher, denn Anschläge auf die Seefahrt oder Anlagen an der Küste würden nach Meinung der SDN Menschen und Umwelt bedrohen. Erneut erinnert die SDN, dass die politischen Beschlusslagen an der Küste in den Kreis- und den Landtagen als Konsequenz aus der Havarie der „Pallas“ eine straffe und klare Führung aller an der Küste vorhandenen Kräfte forderten. Insbesondere der Untersuchungsausschuss des schleswig-holsteinischen Landtages hatte hier klare Aufträge an die Verwaltungen erteilt. Was nun nach vier Jahren Vorarbeit herausgekommen ist, ist ein eher halbherziges Sicherheitskonzept, das vor allem von dem Bemühen gekennzeichnet ist, möglichst Rücksicht auf die Egoismen aller beteiligten Länder- und Bundesbehörden zu nehmen. (aus SDN)

Bahnfahrt nach Groningen noch nicht geklärt

Der Teufel steckt wiederum im Detail. Noch immer verhandeln die Deutsche Bahn und ihr niederländisches Pendant Noordned über Einzelheiten beim gemeinsamen Betrieb der Bahnstrecken von Leer nach Groningen. Eigentlich sollten ab 15. Dezember täglich sieben Zugpaare auf dieser Strecke verkehren – in beiden Richtungen und umsteigefrei. Ob sich der Termin halten lässt, ist nach Angaben der Landesnahverkehrsgesellschaft aber fraglich. Die Bahngesellschaften seien sich noch nicht in allen Punkten einig. Land und Landkreis Leer haben in den Ausbau der Strecke 15 Millionen Euro investiert. Nachdem der Zugverkehr bis zur Grenze zweieinhalb Jahre geruht hatte sind seit Juni täglich drei Zugpaare nach Groningen im Einsatz. Allerdings müssen die Fahrgäste in Neuschanz umsteigen. (aus NWZ)

Die Inter-Regionale Wattenmeer Kooperation IRWC ist eine Kooperation des Bundeslandes Schleswig-Holstein mit den Landkreisen Dithmarschen und Nordfriesland und den Dänischen und Niederländischen Wattenmeer Regionen. Die SDN wurde 1973 von Küstenkreisen und Kommunen gegründet und möchte die Nordsee, das Wattenmeer und angrenzende Küstenregionen schützen und die Eigenheiten und Schönheiten erhalten. Texte „Watt'-Neues“: Hans von Wecheln, ICT D/NF u. Vorstandssprecher SDN