

SDN will bessere Überwachung der Meere

Eine Euro-Coast-Guard für Nord-und Ostsee

Prolog

Zur Erfüllung eines Auftrages 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 unzulässiger Einleitungen aus dem Schiffsbetrieb, wie jüngste Beispiele vor Mecklenburg-Vorpommern 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.

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 EG-Kommission sieht eine Euro-Coast-Guard zur Überwachung der europäischen Gewässer als Fernziel an. Die Bundesregierung hat eine Große Anfrage der Bundestagsabgeordneten der norddeutschen Küstenbereits mit einer positiven Grundtendenz beantwortet. Diese Große Anfrage wurde nach den Vorgaben der SDN von den Abgeordneten in dieser Form erarbeitet.

Vor 15 Jahren

15 Jahre intensive Verbandsarbeit 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 70er 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 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 Effekt

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.

Taten müssen 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 einer 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 EG hinsichtlich des Binnenmarktes waren weitere Gründe für die SDN, die schwimmenden Einheiten der verschiedenen Bundes- und Landesbehörden mit in eine Coast-Guard einzu beziehen.

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 Binnenschifffahrt 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 (Tankerunfälle haben dieses verdeutlicht), steht die Koordinierung und der 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 Ver-

besserung der Einsatzmöglichkeiten, Koordinierung und Kontrolle der See zu fordern.

Die SDN hat dann erneut eine Studie angefertigt, die sich mit den Zuständigkeiten der Bundes- und 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 verteilt. 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, des Zolls, der Bundesmarine, der Wasserschiffahrtsdirektionen und der 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 im weitesten Sinne, Fischereischutz und Schiffssicherheit und -lenkung übernehmen bzw. in dieser neuen Organisationsform weiterhin durchführen.

Die Aufgabe einer Coast-Guard umfaßt ein weites Gebiet: Überwachung der Meere auf Ölverschmutzungen und Chemikalieneinleitungen, fliegende technische Einsatzleitung bei Ölunfällen, Überwachung legaler Verklappung und deren hoffentlich baldigen Beendigung (Großbritannien hat noch ein bestimmtes Kontingent an Verklappungsgenehmigungen vergeben), 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 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 diese 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. Aus dieser Erkenntnis heraus hat die SDN eine Große Anfrage an die Bundesregierung vorbereitet, die von den Bundestagsabgeordneten der Küstenländer überarbeitet und dann eingebracht wurde. Die grundsätzlich positive Antwort der Bundesregierung liegt nun vor und eine Debatte im Spätherbst im Deutschen Bundestag soll den Weg in diese Richtung ebnen.

Europa ...

Im Juni 1992 wurden in Cuxhaven anläßlich einer Tagung des Maritime Industries Forum (MIF) diese Grundsätze auch von Vertretern der EG gefordert. Die Parlamentarier vertraten die Auffassung, daß das dezentrale Netz bereits vorhandener Luftüberwachungseinrichtungen und Kontroll-

stationen 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.

hofft die SDN, daß in absehbarer Zeit in Form einer Parlamentsentscheidung mit dem Aufbau einer zunächst nationalen Küstenwache begonnen wird.

... und Bonn?

Insbesondere begrüßt die SDN die Einmütigkeit der Bundestagsabgeordneten der norddeutschen Küstenländer in dieser wichtigen Frage. Nach der Beantwortung der Großen Anfrage durch die Bundesregierung

Hans von Wecheln
Husum

Hans von Wecheln, Jahrgang 1946, in Dorum geboren, lebt in Husum, NF, ist Soldat a. D. (Flugsicherung). Seit 1982 in der SDN aktiv. Im Vorstand bearbeitet er u. a. die Themen Meeresverschmutzung durch die Seefahrt und Flugüberwachung und ist zuständig für Pressearbeit und Kontakt zu internationalen Organisationen, Politikern und Behörden.