

Pilotprojekt: Kostenlose Schiffsentsorgung (28.10.1987)

Im Beisein des Vorsitzenden des Verbandes Deutscher Reeder, Dipl.-Ing. Werner Schöttelndreyer, und des Beauftragten der Schutzgemeinschaft Deutsche Nordseeküste, Hans von Wecheln, stellte MdB Dietrich Austermann das dreijährige Pilotprojekt zur kostenlosen Entsorgung in deutschen Seehäfen vor.

Bundesumweltminister Dr. Klaus Töpfer hatte schon am 8. August in Glückstadt anlässlich eines Nordseeforums erklärt: „Ich rechne fest damit, daß es kommt.“ Vor wenigen Tagen beschloß nun der Haushaltsausschuß des Bundestages noch für 1987 die Bereitstellung von 20 Millionen Mark, die von den vier Küstenländern mit weiteren 20 Millionen Mark aufgestockt werden.

So stehen für die kostenlose Entsorgung von Altöl und Chemikalien der Schiffe in den deutschen Seehäfen für das Pilotprojekt in den nächsten drei Jahren pro anno 13,5 Millionen Mark zur Verfügung.

„Jahrelange Diskussionen sind vorangegangen“, bat MdB Austermann zu bedenken und wies zugleich auf die Unterstützung durch seinen Kollegen MdB Peter Harry Carstensen hin. Dies sei ein weichtiger Schritt für die zweite internationale Nordseeschutzkonferenz am 24./25. November im London. Dafür gäbe es einen umfangreichen katalog mit der Zielsetzung der Einhaltung der Vorsorgeplanung, Emissionsbegrenzung für Gefahrenstoffe entsprechend dem Stand der Technik, Reduzierung der Nährstoffbelastung und der Schadstoffbelastung über die Atmosphäre, Beendigung der Abfallbeseitigung auf See bis spätestens 31. Dezember 1989 und Beendigung von Verbrennung bis 1991, Verringerung der Verschmutzung durch Schiffe und Schiffsmüll sowie durch Schadstoffe von Bohrplattformen.

Schöttelndreyer begrüßte die Entscheidung des Bundes aus der Sicht des Verbandes deutscher Reeder als eine politische Entscheidung zum Wohle der Nordsee. Der Anschluß- und Benutzungszwang durch eine kostenlose Entsorgung der Schiffe sei ein wichtiger Schritt.

1986 hatten die vier Küstenländer bereits einen solchen Beschluß gefaßt, im Oktober 1986 wurde eine Beteiligung des Bundes abgelehnt, am 17. November 1986 hatte MdB Dietrich Austermann angefragt, wer die Verantwortung für die Schiffsentsorgung trage. Er erreichte, daß die Bundesregierung prüfen wolle, ob trotz fehlender Zuständigkeit eine Bezuschussung möglich sei.

Die Schutzgemeinschaft Deutsche Nordseeküste hatte sich ebenfalls im Januar 1987 an Finanzminister Dr. Stoltenberg gewandt, weil ein solches Pilotprojekt ohne Hilfe des Bundes nicht realisierbar sei, die Schutzgemeinschaft es jedoch als nationale Aufgabe betrachte.

Alle Beteiligten waren sich klar, daß dies Pilotprojekt kein Dauerzustand sei, aber es trage zur Bewußtseinsbildung bei. Auf Dauer muß die Entsorgung in die Hafen- und Liegegebühren einfließen. Aber erstmals sei der Knoten

durchgeschlagen. In drei Jahren habe sich dann ein Gleichgewicht eingependelt.

Dr. Schöttelndreyer: „Entsorgungsanlagen waren längst überfällig. Wir hoffen, daß wir jetzt endlich aus den negativen Schlagzeilen herauskommen.“

Die Elbehafengesellschaft in Brunsbüttel hat ein Entsorgungsschiff angeschafft und wird während der Liegezeit der Schiffe längsseits gehen und das Altöl absaugen. Es hat mit Behältern am Kai ein Fassungsvermögen von 300 Tonnen.

Von den 13,5 Millionen Mark pro Jahr wird Schleswig-Holstein zwei Millionen zur Verfügung haben. Hans von Wecheln erklärte, daß jährlich 400 000 Tonnen Öl in gelöster und ungelöster Form in die Nordsee gelangen. In den Jahren 1983 bis 1986 wurde ermittelt, daß 45 Prozent der verendeten Vögel durch Verölung umgekommen sind, teilweise sogar bis zu 95 Prozent. Dr. Schöttelndreyer ergänzte, daß der sichtbare Ölanteil sich zu 80 Prozent aus Brennstoffresten und zirka sieben Prozent aus Bilgeöl (Schmieröl) zusammensetze.

Was an Ölfilmern auf dem Wasser treibe, sei von den Schiffen, von Plattformen und einen geringen Teil von Anrainern eingeleitet. Die Schiffe bekämen durch die Lotsen Merkblätter über das Verhalten im Hafen, so daß mit entsprechender Vorlaufzeit und Angabe der Menge dann die Entsorgung einfach vonstatten gehen müsse. Dann würde sich diese von allen herbeigewünschte Maßnahme sicher gut einspielen und die Wettbewerbsfähigkeit nicht beeinträchtigen.

Illegale Öleinleitungen auf See nehmen zu (17.01.1996)

Auch Schweden verzeichnet Anstieg - Auswirkungen auf Fremdenverkehr und Fischerei befürchtet

Nicht nur im Bereich der Deutschen Bucht, wie in einer kürzlich vorgestellten Untersuchung anhand von verölten Seevögeln festgestellt, sondern auch in anderen Teilen der Nordsee haben die illegalen Einleitungen von Altölen aus der Seeschifffahrt zugenommen. In einer Pressemitteilung der Schutzgemeinschaft Deutsche Nordseeküste (SDN) teilt diese mit, dass am vergangenen Wochenende bei einer Vorstandssitzung der kommunalen internationalen Umweltorganisation KIMO schwedische Vertreter berichteten, dass die illegalen Einleitungen in den letzten Monaten zugenommen hätten. Die Tageszeitung „Göteborgs Posten“ meldete kürzlich, dass insgesamt 66 illegale Einleitungen von der schwedischen Küstenwache registriert worden seien. Größere Mengen von Teerklumpen in den nordschwedischen Schären seien entdeckt worden, die Täter konnten bisher nicht ermittelt werden.

Daher sei der „plötzliche und unerwartete“ Ausstieg des Bundeslandes Bremen aus der kostenlosen Ölentorgung das „völlig falsche Signal zur falschen Zeit“, so Vorstandssprecher Hans von Wecheln. Auch bei den Hafenbehörden in Göteborg war dieser Entschluss auf Unverständnis gestoßen, da dort nach wie vor kostenlos entsorgt werden könne. Nun sei man skeptisch, wie die Entsorgung von Seeschiffen in europäischen Häfen weitergehen solle.

Die SDN fordert bereits seit 10 Jahren einheitliche Entsorgungsvoraussetzungen in den bundesdeutschen Häfen. Bremen und Schleswig-Holstein müssten ihren vollzogenen Ausstieg rückgängig machen, wie auch Hamburg den restriktiven Förderkurs korrigieren. Die Ankündigung des niedersächsischen Umweltministeriums, den Ausstieg auch zu vollziehen, sei für die SDN von besonderer Brisanz, galt die Umweltministerin Griefahn doch als Garant für den Nordseeschutz. Mit der Ankündigung zum Austritt habe sie endgültig ihre Greenpeace-Haltung aufgegeben, so Vorstandssprecher Hans von Wecheln.

Inzwischen hat die SDN nicht nur die zuständigen Bundesminister und Bundestagsfraktionen und Ministerpräsidenten/in der Küstenländer angeschrieben, sondern auch alle Kreispräsidenten und Landräte an der deutschen Nordseeküste. Sie werden gebeten, dieses Thema in den Kreistagen zu diskutieren und Resolutionen an die Landesregierungen zu verfassen, um die Forderungen der SDN für mehr Nordseeschutz zu untermauern. Die SDN befürchtet neben ökologischen Schäden auch indirekte Auswirkungen auf die sensiblen Wirtschaftszweige Fremdenverkehr und Fischerei. Sie fordert neben einer Mischfinanzierung zwischen Bund, Ländern und Seeschiffen, eingearbeitet in die Hafengebühr, eine einheitliche EU-Regelung zur Verhinderung von Wettbewerbsverzerrungen in den europäischen Häfen. Diese Forderungen, so von Wecheln, seien den zuständigen Verwaltungen seit Jahren bekannt, zur Umsetzung sei allerdings nichts geschehen, trotz ständiger Arbeitstreffen der Ländervertreter.

Eine erste Reaktion auf die breit angelegte Kampagne der SDN ist bereits erfolgt. Die Kreispräsidentin des Nordfriesischen Kreistages, Renate Schnack, kündigte an, das Thema im nächsten Kreistag zu behandeln.

SDN bittet alle Kreistage an der Nordseeküste um Unterstützung (08.01.1996)

Ölentsorgung in den Häfen gefährdet

Regierungen der Küstenländer und Bonn müssen handeln / 40 Millionen seit 87 umsonst?

Nicht hinnehmen will die Schutzgemeinschaft Deutsche Nordseeküste (SDN) den Ausstieg des Bundeslandes Bremen aus der kostenlosen Ölentsorgung von Seeschiffen. Damit, so Vorstandssprecher Hans von Wecheln, seien fast 10 Jahre Kampf für eine geregelte Entsorgung in den Seehäfen zunichte gemacht.

1987 waren von Bund und Ländern insgesamt 40 Millionen Mark bereitgestellt worden, um eine Entsorgungsstruktur in den deutschen Seehäfen aufzubauen. Für diese Aktivität von Bund und Ländern war die SDN außerordentlich dankbar, gingen doch die Gewässerverunreinigungen seit Beginn des Pilotprojektes zurück. zu der Zeit, so die SDN, war es den Fachleuten jedoch bewusst, dass dieses Pilotprojekt kein Dauerzustand sei, aber es trage zur Bewusstseinsbildung bei. Auf Dauer müssten die Kosten der Entsorgung in die Hafengebühr- und Liegegebühren einfließen. Seitens der Behörden wurde zwar eine sogenannte „Harmonisierungsgruppe“ gebildet, die sich im Laufe der Zeit jedoch immer weniger zu Gesprächen traf. Die Vorschläge der SDN, die Umlegung der Entsorgungskosten zu 50 % zwischen Bund und Ländern und zu 50 % in die Hafengebühr einzubinden, wurde zwar von Fachleuten als richtig bezeichnet, jedoch kein Bundesland brachte den Mut auf, dieses auch umzusetzen.

Mit dem Ausstieg des Bundes 1991 aus der Finanzierung brach auch Schleswig-Holstein gleichermaßen unrühmlich die Finanzierung ab. Bremen, Niedersachsen und Hamburg entsorgten weiterhin kostenlos und teilgefördert.

Mit dem „plötzlich und unerwarteten“ Ausstieg des Bundeslandes Bremen befürchtet nun die SDN, dass Hamburg und Niedersachsen politisch kaum in der Lage sein werden, unter diesen Rahmenbedingungen ihre Finanzierung der Entsorgung künftig aufrechtzuerhalten. Seitens Niedersachsens habe es bereits die ersten Überlegungen in diese Richtung im Umweltministerium am vergangenen Freitag gegeben.

Diese Signale des Bundes, Schleswig-Holsteins und nun auch von Bremen seien falsch, so die SDN. Seit 1991 stiegen die beim Zentralen Meldekopf (ZMK) in Cuxhaven registrierten Meldungen über Gewässerverunreinigungen wieder an. Die Erfassung der Verölung von toten Seevögeln im Spülsaum der Nordsee zeigten ebenfalls die Zunahme der Verölung der südlichen Nordsee. Damit wird deutlich, so von Wecheln, dass die bisherigen uneinheitlich angewandten Kriterien für die Ölentsorgung nicht ausreichen und weitergehendes Handeln gefordert sei.

Die SDN hat nun dem Bundesverkehrsminister, der Bundesumweltministerin, dem/der Ministerpräsidenten/in der Küstenländer sowie den Fraktionen im Deutschen Bundestag schriftlich Vorschläge unterbreitet, wie dieses Problem zunächst national und dann europäisch zu lösen sei. Auch wird die SDN alle Kreispräsidenten/innen und Landräte an der deutschen Nordseeküste bitten, diesen Vorgang auf die Tagesordnung der Kreistage zu setzen, um mehr „Druck von der Küste“ auf die Landesregierungen auszuüben.

Immer mehr Seevögel verenden an Ölverschmutzung (04.01.1996)

„Nachweislich aus illegalen Einleitungen“ – Schutzgemeinschaft Nordseeküste: Bessere Überwachung

In der Deutschen Bucht sterben wieder mehr Seevögel an den Folgen der Ölverschmutzung. So ist die Zahl der Ölopfer unter den Totfunden vom Winter 92/93 auf das Folgejahr von rund 28 auf 44 Prozent gestiegen. Dies zeigt die Auswertung von Untersuchungen, die Wissenschaftler in der neuen Ausgabe der Zeitschrift „Seevögel“ kürzlich veröffentlichten. Da Öl auf hoher See „nachweislich aus illegalen Einleitungen“ stamme, sei dies ein alarmierender Hinweis darauf, dass „dieses Problem noch lange nicht gelöst ist“, sagte Hans von Wecheln, Vorstandssprecher der Schutzgemeinschaft Deutsche Nordseeküste.

Von Wecheln verwies auf die Verschlechterung der Rahmenbedingungen: Ende vergangenen Jahres sei Bremen wie Schleswig-Holstein schon 1991 aus der kostenlosen Ölentsorgung ausgestiegen. „Ein Unding für ein Bundesland mit Seefahrtstradition und großen Überseehäfen“, meint von Wecheln. Er fürchtet eine Signalwirkung der Bremer Entscheidung auf Hamburg und Niedersachsen, wo Öl aus Schiffstanks derzeit noch gratis entsorgt werde.

Die Schutzgemeinschaft fühle sich bestärkt in ihrer Forderung nach einer besseren Überwachung der hohen See und nach klaren Vorschriften mit einer Entsorgungspflicht in den Häfen sowie nach härteren Strafen für die Verursacher.

Die Ergebnisse der Untersuchungen zwischen Borkum in Niedersachsen und Sylt sprechen eine deutliche Sprache. War die Rate der an Verölung verendeten Seevögel bis 1990/91 gesunken, so steige sie seitdem wieder. Im Winter 1993/94 war die Hälfte aller tot aufgefundenen Seevögel an Öleinwirkung gestorben – der zweithöchste Wert der vergangenen zehn Jahre. Besonders betroffen sind Trottellummen, Stern- und Prachtttaucher oder Baßtölpel. Die Verölungsrate für diese Arten nahm von Winter 92/93 auf das folgende Jahr von 44,1 Prozent auf 71,8 Prozent zu.

Öl-Entsorgung: Streit ums Geld gefährdet das Meer (15.02.1996)

Seit Jahren warten Naturschützer auf Taten der Politiker

Am 1.6.1988 war es soweit: Bund und Länder richteten die gemeinsam finanzierte kostenlose Entsorgung der Seeschiffe von Öl- und Chemikalienrückständen gemäß dem MARPOL-Übereinkommen ein. Für dieses auf drei Jahre befristete Demonstrationsvorhaben wurden vom Bund und den Ländern insgesamt 40 Millionen Mark nach einem bestimmten Verteilerschlüssel bereitgestellt. Die zunehmenden Verschmutzungen der Strände mit Öl und die ständig steigenden Funde von verölten Vögeln zeigen, das Problem ist noch nicht gelöst.

Diese Vereinbarung war nicht zuletzt auf Initiative der Schutzgemeinschaft Deutsche Nordseeküste (SDN) zustande gekommen, die seit vielen Jahren auf diesen „Probelauf“ gedrängt hatte. Intensive Gespräche, unter anderem mit dem Verband Deutscher Reeder und Politikern aller Parteien, hatten dazu geführt, dass diese Maßnahme eingeführt wurde.

Ziel sollte der Aufbau einer wirtschaftlichen Schiffsentsorgung und deren Optimierung sein. Es war seinerzeit nämlich nicht genau bekannt, wieviel Mengen öl- und chemikalienhaltige Stoffe angeliefert werden könnten und ob dieses System angenommen werde. Nach anfänglichen Schwierigkeiten und nach einer zu langen Anlaufzeit hat sich aber das Verfahren eingespielt. Die zuständigen Fachbehörden der Küstenländer haben bei der Umsetzung der Maßnahme zum Schutz der Nordsee vor Öl- und Chemikalieneinträgen eine damals gute Arbeit geleistet. Am 31. Mai 1991 jedoch lief dieses gemeinsam finanzierte Verfahren aus. Die Küstenländer hatten 1990 noch versucht, über den Bundesrat einen Antrag einzubringen mit dem Ziel der Schaffung eines Titels „Schiffsentsorgung nach MARPOL“ im Einzelplan 12 beim Bundesverkehrsministerium. Die Bundesregierung hat aber in dem Entschließungsantrag die an sie gerichtete Forderung abgelehnt und bisher keine Bereitschaft zur Fortsetzung der Bund-/Länderfinanzierung erkennen lassen.

Die SDN hat jedoch immer wieder betont, dass der BMV aufgrund eines Gutachtens des Bundesministeriums für Forschung und Technologie (BMFT) originär zuständig für die „Hohe See“ ist. Da es sich bei dieser Entsorgung um eine Maßnahme zur Reinhaltung der Nordsee handelt und nicht nur um die Reinhaltung der Seehäfen, ist der BMV ebenso an der Finanzierung zu beteiligen wie auch die Küstenländer. Deshalb muss die Kostenbeteiligung auch beim BMV erfolgen, wenn die Bundesrepublik international auf den Nordsee-Konferenzen Beschlüsse fasst, und die Umsetzung nicht nur den Ländern überlässt. Die Küstenländer, wie auch der Verband Deutscher Reeder, traten damals aber für eine Fortsetzung des endlich nach langer Anlaufzeit erst jetzt eingespielten Entsorgungsverfahrens ein.

Auch forderten die Küstenländer, neben der Fortsetzung der gemeinsam finanzierten Schiffsentsorgung bis zunächst Ende 1994, von der Bundesregierung eine Initiative für eine einheitliche Entsorgungsregelung in den Seehäfen der EG. Die Küstenländer waren der Auffassung, dass kurzfristig eine Harmonisierung der Schiffsentsorgung innerhalb des gesamten EG-Bereiches erfolgen muss, um Wettbewerbsverzerrungen zwischen den europäischen Seehäfen zu vermeiden.

Mit dem Ausstieg des Bundes 1991 aus der Finanzierung brach auch Schleswig-Holstein gleichermaßen unrühmlich die Finanzierung ab und verließ somit die kommunale Familie an der Küste. Auch Hamburg änderte 1994 seine Umweltpolitik in Sachen Nordseeschutz. Seit Juli 1994 werden maximal 1600 DM je Schiffsentsorgung bereitgestellt. Daraufhin gingen die Entsorgungsmengen um 42 Prozent zurück.

Mit dem „plötzlich und unerwarteten“ Ausstieg Bremens seit Beginn dieses Jahres befürchtet nun die SDN, dass Hamburg und Niedersachsen politisch kaum in der Lage sein werden, unter diesen Rahmenbedingungen ihre Finanzierung der Entsorgung künftig aufrechtzuerhalten. Niedersachsen wollte auch aussteigen, aber die niedersächsische Staatskanzlei hat der SDN

dieser Tage mitgeteilt, dass Niedersachsen auf der nächsten Umweltministerkonferenz Norddeutschland einen Antrag zur Beibehaltung der kostenlosen Ölentsorgung einbringen wird.

Dieser kurze Rückblick soll verdeutlichen, wie politische Bund und Länder auf allen Nordsee(schutz)-Konferenzen zwar den Schutz als ihr großes Ziel erklären, jedoch national völlig entgegengesetzt handeln, sobald auch nur die ersten finanziellen Schwierigkeiten auftauchen. Da wird als erstes der Umweltschutz gekippt. Denn wie haben sie alle gemeinsam noch 1991 im Abschlußbericht über das Demonstrationsvorhaben zur kostenlosen Schiffsentsorgung nach MARPOL, Seite 21, schriftlich bekundet:

„Vor der Rückkehr zu einer privatwirtschaftlich geregelten Schiffsentsorgung, bei der sämtliche oder Teilkosten direkt bei der Entsorgung durch den Schiffsbetreiber zu entrichten sind, wird eindringlich gewarnt, weil damit erneut ein ökonomischer Anreiz zur Verschmutzung der Meeresumwelt durch ölhaltige Rückstände aus dem Schiffsbetrieb gegeben wird.“

„Für die unmittelbare Nachfolge wird die Einführung eines Entsorgungsbeitrages, der als ergänzender Teil zur Hafengebühr erhoben wird, empfohlen – bei Aufrechterhaltung der bisherigen Entsorgungspraxis, Übernahme der ölhaltigen Rückstände aus den Seeschiffen, ohne dass die Schiffsleitung bei normaler, ungehinderter Entsorgung mit den Kosten konfrontiert wird.“

„Eine weitere Vernachlässigung des Umweltschutzes zugunsten von Wirtschaftsinteressen lässt sich bei der Schiffsentsorgung in den deutschen Häfen kurzfristig nur vermeiden, wenn die Kosten für die Schiffsentsorgung als ergänzende Entsorgungsbeträge zu den Hafengebühren erhoben werden.“

Die SDN war und ist der Auffassung, und das hat sie auch den Verantwortlichen bei Bund und Ländern verdeutlicht, dass das „Demonstrationsvorhaben“ in modifizierter Form fortgeführt werden muss. Sicherlich ist die Anwendung des „Verursacherprinzips“ im Grundsatz richtig und sollte auch langfristiges Ziel einer ökologisch ausgerichteten Gesellschaft sein. Der Weg dahin ist „leider“ nur durch Übergangsregelungen zu erreichen, wenn der Gedanke des Umweltschutzes keinen Schaden nehmen soll. Die SDN erkennt diese Problematik in dem Zielkonflikt zwischen der „konventionellen“ Landwirtschaft und dem Naturschutz, wo das Verursacherprinzip auch nicht sofort anwendbar ist, ohne bäuerliche Existenzen zu gefährden. Selbst in der Novellierung des Bundesnaturschutzgesetzes hat Umweltministerin Angela Merkel diese Klarstellung offengelassen.

Die Signale des Bundes, Schleswig-Holsteins und nun auch von Bremen sind daher eindeutig falsch. Seit 1991 stiegen die beim Zentralen Meldekopf (ZMK) in Cuxhaven registrierten Meldungen über Gewässerverunreinigungen wieder an. Die Erfassung der Verölung von toten Seevögeln im Spülsaum der Nordsee zeigten ebenfalls die Zunahme der Verölung der südlichen Nordsee. Damit wird deutlich, dass die uneinheitlich angewandten Kriterien für die Ölentsorgung nicht ausreichen und weitergehendes Handeln gefordert ist.

Inzwischen hat die SDN nicht nur die zuständigen Bundesminister und Bundestagsfraktionen und Ministerpräsidenten/in in den Küstenländern angeschrieben, sondern auch alle Kreispräsidenten und Landräte an der deutschen Nordseeküste. Sie werden gebeten, dieses Thema in den Kreistagen zu diskutieren und Resolutionen an die Landesregierungen zu verfassen, um die Forderungen der SDN für mehr Nordseeschutz zu untermauern.

Sie fordert neben einer Mischfinanzierung zwischen Bund, Ländern und Seeschiff, eingearbeitet in die Hafentiegegebühr, eine einheitliche EU-Regelung zur Verhinderung von Wettbewerbsverzerrungen in den europäischen Häfen. Diese Forderungen sind den zuständigen Verwaltungen, wie am historischen Ablauf erkennbar, seit Jahren bekannt, zur Umsetzung ist allerdings nichts geschehen, trotz ständiger Arbeitstreffen der Ländervertreter. Bevor man sich auf die Ausrede „Verursacherprinzip“ zurückzieht, müssen nach Meinung der Fachleute zunächst die Rahmenbedingungen geschaffen werden. Dazu gehören, wie übrigens bei der Müllentsorgung auf dem Festland klar geregelt, neben der Schaffung der Infrastruktur auch

die rechtlichen Voraussetzungen. Ein Schiff ist auch nichts anderes als ein „schwimmender Gewerbebetrieb“. Von daher müssten nur die Hafensatzungen entsprechend geändert werden, die Entsorgung wäre dann eine Pflichtaufgabe der Häfen. Wer heute glaubt, dass ein Kapitän im Hafen angesichts des großen Zeitdrucks mit dem Portemonnaie in der Hand herumläuft und fragt: „Wo kann ich hier meine Entsorgung bezahlen?“, der kennt die Probleme der Seefahrt nicht!

Somit sind nun die Verantwortlichen bei Bund und Ländern gefordert, endlich die Vorschläge nicht in ihren Amtsstuben verstauben zu lassen, sondern endlich in die Tat umzusetzen! Nach zehn Jahren Diskussion und Einsatz von 40 Millionen Mark wäre es fatal, wenn der Nordseeschutz dort steht, wo er schon mal war.

Schiffsentsorgung über den Hafengebühr regeln (21.03.1996)

Erneut fordert die Schutzgemeinschaft Deutsche Nordseeküste (SDN) die norddeutschen Küstenländer auf, eine geregelte Schiffsentsorgung nach gemeinsamen Kriterien über die Hafengebühr in den Seehäfen einzuführen. „Nachdem 1991 der Bund und auch Schleswig-Holstein aus der Finanzierung der kostenlosen Schiffsentsorgung ausgestiegen waren, ist mit dem Ausstieg des Bundeslandes Bremen aus diesem Konzept die gesamte Entsorgung in den norddeutschen Seehäfen gefährdet“, so Vorstandssprecher Hans von Wecheln. Die SDN hatte sich daher zu Beginn des Jahres an die Regierungen der Küstenländer gewandt und diese aufgefordert, wieder in die gemeinsame „kommunale Familie“ zurückzukehren und einheitliche Voraussetzungen für die Schiffsentsorgung in ihren Häfen zu schaffen. Fachleute befürchten, dass bei einem Zusammenbruch des Entsorgungssystems die illegalen Einleitungen auf See zunehmen und Natur sowie die Wirtschaftszweige Fremdenverkehr und Fischerei schädigen könnten.

Bemerkenswert nun die Antwort der Landesregierungen. Die niedersächsische Staatskanzlei und Umweltministerin Griefahn teilen mit, dass sie sich auf der nächsten Umweltministerkonferenz Norddeutschland (UMK) dafür einsetzen wollen, „... es durch Beschlussvorlagen zur Fortsetzung der kostenfreien Seeschiffsentsorgung zu Sprache bringen“. Auch der Präsident des Senats der Freien Hansestadt Bremen, Dr. Henning Scherf, schreibt, „... dass sich Bremen ... massiv für die Ölentorgung stark macht“. Umweltministerin Edda Müller hat bereits bekundet, dass sie eine harmonisierte Regelung der Schiffsentsorgung im gesamten Ostseegebiet begrüße und eine Signalwirkung für den Nordseeraum erhoffe. Die SDN frage sich allerdings, warum in Schleswig-Holstein nicht entsprechend gehandelt werde. Auch der Kreistag in Nordfriesland hat in seiner letzten Sitzung die schleswig-holsteinische Landesregierung aufgefordert, einheitliche Entsorgungsvoraussetzungen zunächst in allen Nord- und Ostseehäfen zu schaffen, um mittelfristig eine europäische Regelung zu erreichen.

Unterstützung hat nun die SDN mit ihrer Forderung von der Helsinki-Kommission erhalten. Die hatte auf ihrer Jahressitzung kürzlich empfohlen, die Schiffsentsorgung im gesamten Ostseeraum über die Hafengebühr zu finanzieren. Nach Ansicht der SDN sei es nun an der Zeit, den Worten endlich Taten folgen zu lassen. Die Küstenländer sollten die rechtlichen Rahmenbedingungen für eine einheitliche Entsorgung in den Häfen schaffen. Wie auch an Land, wo die Entsorgung der Haushalte und Gewerbebetriebe durch Abfallsatzungen geregelt sei, müsse eine derartige Regelung in den Häfen getroffen werden. Schließlich sei ein Schiff auch nichts anderes als ein schwimmender Gewerbebetrieb. Wenn die Politiker glauben, dass nur die Bereitstellung von Entsorgungsanlagen und die freiwillige Inanspruchnahme ausreiche, der kenne nicht die Probleme der heutigen Schiffsführungen, so Vorstandssprecher von Wecheln. Nur eine rechtlich eindeutige Entsorgungspflicht mit entsprechender strafrechtlicher Würdigung bei Verstößen könne nach Meinung der SDN die illegalen Öleinleitungen auf See stoppen.

SDN fordert gemeinsame Weiterführung der Ölentsorgung (16.05.1996)

Zweiklassen-Umweltschutz für die Meere

Zweifelhafte Entscheidung der Umweltminister der Küstenländer

Als einen „politischen GAU“ für die Nordsee bezeichnet die Schutzgemeinschaft Deutsche Nordseeküste (SDN) die Entscheidung der Umweltministerkonferenz zur Schiffsentsorgung in Nord- und Ostsee. Während für die Ostsee eine kleine Chance bestehe, die von Experten vorgeschlagenen Entsorgungskosten in die Hafengebühren einzuarbeiten und damit einer Verschmutzung der Meeres vorzubeugen, bleibt bei der Nordsee alles beim Alten. Mit dieser Entscheidung, so SDN-Vorstandssprecher Hans von Wecheln, haben die Umweltminister nun endgültig ihre Haltung zur Nordseeküste offengelegt. Einen derartigen Schlag ins Gesicht für die Natur, die Wirtschaftszweige Fremdenverkehr und Fischerei hatte die SDN nicht erwartet. Wer eine derartige Zweiklassen-Umweltpolitik einführe, dürfe sich nicht wundern, wenn dieses von der Küstenbevölkerung nicht hingenommen werde. Es könne nach Ansicht der SDN nicht sein, dass lobenswerterweise für die Ostsee nach deutlichen Worten der Helsinki-Kommission ein allmähliches Umdenken der Küstenländer stattfände, für die Nordsee jedoch mit Fingern auf die anderen Nordseeanrainerstaaten hingewiesen werde.

Die SDN fordert seit mehr als 10 Jahren eine zunächst nationale Regelung bei der Entsorgung von Seeschiffen in den deutschen Häfen und in zweiter Linie eine europaweite Regelung für alle Häfen. Zwar wolle sie nicht der Wettbewerbsverzerrung für einzelne Staaten das Wort reden, es hätte jedoch in all diesen Jahren die Chance ergriffen werden können, hier politisch tätig zu werden, meint von Wecheln. Auf allen Nordsee-(Schutz?-)Konferenzen hätten die Bundesumweltminister politisch den Umweltschutz auf ihre Fahnen geschrieben, national hätten sie jeweils die Verantwortung an die Bundesländer weitergegeben. Diese hatten zwar eine Harmonisierungsgruppe gebildet, Vorschläge wurden erarbeitet, jedoch die Umsetzung sei bisher von den Politikern mit dem typischen Geldargument verhindert worden.

Auch die Auffassung der Hamburger Umweltbehörde, die bei diesem Thema Rotterdam als Konkurrenz sehe und nicht Büsum, zeige eine bemerkenswerte „verengte Sichtweise“ der Dinge. Natürlich würden, so die SDN, der größte Teil des Seeverkehrs den Hamburger Hafen anlaufen. Es gäbe jedoch auch noch Seeverkehr in Richtung Bremerhaven, Bremen und Wilhelmshaven. Vor der niedersächsischen und schleswig-holsteinischen Küste war vor 10 Jahren das Wattengebiet zum Nationalpark erklärt worden, um auf die besondere Bedeutung dieses einzigartigen Natur- und Kulturraumes hinzuweisen. Von daher habe auch z.B. Büsum ein Anrecht darauf, dass dort eine Entsorgung stattfinde.

Die SDN hofft nun auf eine europäische Lösung. Sie hatte bereits dem schleswig-holsteinischen Umweltministerium vorgeschlagen, bei der EU ein „Pilotprojekt zur Schiffsentsorgung“ mit Göteborg, Rotterdam und Kiel zu beantragen, um Erfahrungen für eine spätere Regelung zu sammeln. Leider sei bisher keine Reaktion erfolgt. Auch habe die SDN Unterstützung seitens der CDU und insbesondere der SPD-Bundestagsfraktion signalisiert bekommen, deren Abgeordnete der Küste sich der Problematik bewusst seien und eine parlamentarische Initiative vorbereiten.

Nach Verschmutzungen an der Westküste (29.06.1996)

Ölentsorgung: Eil-Konferenz im August

Die Ölkumpen an der Nordseeküste hatten nach Einschätzung von Naturschützern auch eine positive Folge: Ungewöhnlich schnell habe die Politik darauf reagiert. Im August will Bonn mit den Küstenländern über die Schiffsöl-Entsorgung beraten.

Im August wollen sich die norddeutschen Küstenländer und Bonn in Schleswig-Holstein an einen Tisch setzen, um eine Lösung für die Schiffsöl-Entsorgung zu erarbeiten. Anlass dürfte nach Einschätzung der Schutzgemeinschaft Deutsche Nordseeküste (SDN) die jüngste Ölflut an der deutschen Nordseeküste sein.

Hoffnung für die Reinhaltung der See kam bei Naturschutzverbänden Ende der achtziger Jahre auf, als Bonn und die Länder jeweils zur Hälfte das Pilotprojekt „kostenlose Schiffsöl-Entsorgung“ in den Häfen anboten. Schleswig-Holstein kehrte dem Projekt als erstes Land im Mai 1991 den Rücken, nachdem zusammen 20 000 Tonnen Ölreste für insgesamt fünf Millionen DM entsorgt worden waren. Nach und nach, so Hans von Wecheln, Sprecher der SDN, sei auch in den anderen Ländern das Modell eingefroren worden. Die Folge: Immer mehr Ölverschmutzungen auf See, verursacht durch illegale Trankreinigungen oder das Abpumpen von Bilgenwasser, wurden registriert.

Doch trotz der Überwachung der Nordsee durch ein Überwachungsflugzeug der Marine änderte sich, so die SDN, an der Situation wenig. Auch der Aufbau der Deutschen Küstenwache am 1. Juli 1994 brachte keine Besserung. Dies habe die jüngste Ölflut gezeigt. Schleswig-Holsteins Umweltminister Rainer Steenblock (Grüne) deutete an, dass Schleswig-Holstein notfalls, wenn keine Einigung auf europäischer Ebene erzielt werden könne, die kostenlose Ölentsorgung in den Häfen auf Landeskosten wieder aufnehmen würde.

Heftige Kritik an Schleswig-Holstein kam gestern aus Hamburg. Umweltsenator Fritz Vahrenholdt (SPD) kritisierte den Ausstieg Schleswig-Holsteins und Bremens aus dem Öl-Entsorgungs-Modell.

Unzufrieden sind auch die Naturschutzverbände mit der Landesregierung in Kiel. Schließlich war Wirtschaftsminister Peer Steinbrück als ehemaliger Umweltstaatssekretär ein Verfechter des Öl-Entsorgungs-Modells. Heute hingegen würde er die Argumente seines Amtsvorgängers Franz Froschmaier übernehmen und als zuständiger Ressortchef für Häfen kein Geld bewilligen, sondern das Verursacherprinzip hochhalten.

Die Küstenländer wollen jetzt im August Druck auf Bonn ausüben, so dass schnell eine europaweite Regelung erzielt wird.

Das Problem der Öl-Entsorgung von Seeschiffen

Von vernünftigen Ideen und unvernünftiger Politik (25.07.1996)

Die Öl-Entsorgung von Seeschiffen ist ein politisches Problem. Hans von Wecheln, Vorstandssprecher der Schutzgemeinschaft Deutsche Nordseeküste (SDN) in Husum, kritisiert in einem Gastbeitrag das Schwarze-Peter-Spiel der Verantwortlichen: Wirtschaftsminister spielten das Problem herunter, Bonn erkläre es zur Ländersache und die Länder wollten den Bund in die Pflicht nehmen.

Gut reden haben sie, die Umweltministerin und Umweltminister der norddeutschen Küstenländer! Während Monika Griefahn (Niedersachsen) bei der kostenlosen Ölentsorgung von Seeschiffen weitermachen will, allerdings nur, wenn die anderen auch, beschuldigt Hamburgs Senator Fritz Vahrenholdt die Schleswig-Holsteiner, an dem Zusammenbruch der Ölentsorgung schuld zu sein. Er verschweigt allerdings, dass er selber klammheimlich die Bezuschussung für die Entsorgung in seinem Hafen heruntergefahren hat. Mittlerweile

gefährdet er dadurch sogar Arbeitsplätze, wie kürzlich ein dort tätiger Entsorger mitteilte. Schleswig-Holsteins Umweltminister Rainder Steenblock will nun wiederum, dass der Bund übergangsweise die kostenlose Entsorgung in den Häfen finanzieren soll. Bundesumweltministerin Angela Merkel dagegen, wie logischerweise auch der immer lächelnde Verkehrsminister Wissmann, hält dagegen, dass es Aufgabe der Länder sei, ihren Dreck gefälligst selber zu entsorgen, verschweigen aber dabei, dass es natürlich auch eine Zuständigkeit des Bundes für die hohe See nach dem Seeaufgabengesetz gibt.

Bundesdeutscher Sommer an der Küste 1996, zehn Jahre nach dem hoffnungsvollen Beginn des Pilotprojektes zur kostenlosen Ölentorgung in den Seehäfen, damit die Nordsee ein wenig mehr sauberer wird und die Kapitäne ihre Restöle in den Häfen abgeben können. Es klappte sogar, die Verschmutzungen gingen zurück. Zu Beginn war bereits allen klar, dass es nichts auf Dauer umsonst gibt und irgendwann die Kosten in den Hafengebühren erscheinen würden. Fleißige Landesbeamte sollten in einer Harmonisierungsgruppe dieses logische Folgekonzept erarbeiten. Nach vier Jahren allerdings ist außer Spesen nichts gewesen. Die Gruppe wurde aufgelöst, vielleicht wegen Unfähigkeit? Der Bund stieg wie angekündigt aus, und die Schleswig-Holsteiner verließen gleich mit die kommunale Familie. Verursacherprinzip, so die geradlinigen Schleswig-Holsteiner, obwohl sie genau wussten, dass die Rahmenbedingungen dafür nicht gegeben waren. Denn ein Kapitän kann, aber er muss nicht im Hafen entsorgen. Und da liegt das Problem. Offiziell fuhr man in die anderen Häfen zur Entsorgung. Mag glauben, wer will.

Nach dem Regierungswechsel in Bremen im letzten Jahr wechselten diese auch gleichzeitig ihre guten alten hanseatischen Tugenden und begannen die Diskussion der armen Kaufleute. Seit Beginn des Jahres wird nun auch in Bremen nicht mehr kostenlos entsorgt. Diese, weit über die Grenzen der Bundesrepublik bekannt gewordene Entscheidung, hat nunmehr Ministerin Griefahn und Senator Vahrenholt dazu gebracht, ihre Strategie zu überdenken, wie anfangs erwähnt.

Das Geheimnis an der ganzen Sache ist dabei, dass eigentlich die Wirtschaftsminister der Küstenländer für die Problematik zuständig sind. Nur die schweige beharrlich.

Und die Küstenbewohner? Die schauen mit erstaunten Augen auf die schwarzen Flecken im Watt und nun auf das schwarze Öl an ihren Stränden. Glücklicherweise verlief der erste Warnschuss der Seefahrt glimpflich, und hoffentlich hält sich der Imageschaden für den hiesigen Tourismus in Grenzen. 1988 waren es die Seehunde und dieses Jahr die obigen Vorkommnisse, die diese sensible Natur- und Wirtschaftsregion in die bundesdeutschen Schlagzeilen brachten. Eine Werbung, von der die verantwortlichen Politiker und Fremdenverkehrsexperten nicht begeistert sind. Sicherlich, die Entsorgungsfrage ist nur europaweit zu regeln. Nur sollte man zunächst seine Hausaufgaben im eigenen Land erfüllen und geschlossen mit einer Meinung in Brüssel auftauchen. Ansonsten besteht die Gefahr, dass eine vernünftige Forderung durch unvernünftiges Verhalten von Politikern keine Chance auf Realisierung hat, übrigens zum Nachteil einer intakten Natur. Und sie ist schließlich die Voraussetzung für die hiesigen Wirtschaftszweige Fremdenverkehr und Fischerei.

Erste Ansätze erkennbar (24.01.1997)

Einheitliche Ölentorgung in den europäischen Häfen gefordert

EU-Kommission antwortet mit positiver Tendenz/Länder wollen Konzept entwickeln

Nicht locker lassen will die Schutzgemeinschaft Deutsche Nordseeküste (SDN) bei der Lösung der Ölentorgung von Seeschiffen im Geltungsbereich der EU. Bereits seit 1984 sind die

Nordseeschützer mit diesem Thema betraut und hatten den Landesregierungen und der Bundesregierung Vorschläge für eine Entsorgung unterbreitet.

Die SDN geht davon aus, dass die ölhaltigen Stoffe über eine gesonderte, mischfinanzierte Entsorgungsgebühr zu berechnen sind. Denn, so die SDN, auch ein Schiff sei letztlich nur ein schwimmender Gewerbebetrieb im Hafen. Und von daher sei eine Entsorgungspflicht gegeben wie auch bei den normalen Gewerbebetrieben an Land, die dem bundesdeutschen Abfallrecht unterlägen.

Als Bund und Länder 1987 die zunächst kostenlose Ölentsorgung in den deutschen Seehäfen einführte, war man nach Meinung der SDN auf dem richtigen Weg, um zunächst eine Infrastruktur aufzubauen. Seit der Zeit, so die SDN, war den Beteiligten allerdings klar, dass nach Auslaufen dieses Pilotprojektes die Kosten in einer bestimmten Höhe über die Hafengebühr abgerechnet werden würden. Leider haben jedoch die zuständigen Behörden von Bund, aber auch der Länder wertvolle Zeit verstreichen lassen, kritisiert die SDN. Die Folgen stellten sich dann auch prompt ein: eine Zunahme von verölten Vögeln, durch Zählungen belegt, und eine illegale Einleitung zu Beginn der Feriensaison in der Deutschen Bucht, die ein bundesweites Echo erfuhr.

Für die SDN ist dies nicht nur eine Schädigung des Ökosystems, sondern sie erkennt hier eine direkte Schädigung der Wirtschaftszweige Fischerei und insbesondere des Fremdenverkehrs. Daher begrüßt die SDN nun die von einer Bund/Länder-Arbeitsgruppe erstellten Vorschläge zu einer harmonisierten Lösung der Schiffsentsorgung zumindest im Ostsee- und danach im Nordseebereich. Dieses „No-Special-Fee-System“ war von der Helsinki-Kommission im vergangenen Jahr vorgeschlagen worden, und eine Arbeitsgruppe der Wirtschaftsministerien der Länder hat nun erste, konkrete Vorschläge erarbeitet. Das Modell sieht u.a. vor, für Schiffe eine bestimmte Grundsumme zu berechnen, eventuell nach Größe/Maschinenleistung, Ausnahmen für Schiffe, die ständig Häfen anlaufen, wie z.B. Fähren, und es enthält eine Sonderklausel für eine Deklaration auf Nichtentsorgung.

Dieser Weg bedeutet für die SDN einen Einstieg in die bilateralen Verhandlungen mit den anderen Anrainerstaaten. Auf dieser Grundlage sollten auch die Umweltminister der Nordseeanrainerstaaten im März in Bergen bei einer Zwischenkonferenz zur nächsten Nordsee-Konferenz diskutieren, fordert die SDN. Auch scheint sich endlich bei der EU einiges zaghafte zu bewegen. Der EU-Abgeordnete Reimer Böge aus Schleswig-Holstein hatte kürzlich eine schriftliche Anfrage an die EU-Kommission gerichtet und auf die Ölproblematik hingewiesen. Auch hatte die SDN die Kommunale Internationale Umweltschutzorganisation (KIMO) über dieses in Europa ungelöste Problem der Ölentsorgung von Seeschiffen informiert. Die Inhalte dieser Anfrage wurden von den Delegierten übernommen und sollen nun an alle Mitglieder des Europäischen Parlaments versandt werden. Damit will die KIMO eine größere Breitenwirkung für die Ölproblematik erzielen und gleichzeitig den Unmut der Kommunen über dieses ungelöste Problem bekunden, teilte der stellvertretende Vorsitz der SDN, Jörg Frerichs aus Varel, mit. Er hatte als deutscher Delegierter den Antrag eingebracht; die SDN vertritt ihre Mitgliedskommunen in dieser Umweltorganisation.

Die Kommission schreibt nun in ihrer Antwort, dass sie ein Aktionsprogramm für Verkehrspolitik mit Vorschriften über die Verfügbarkeit und Nutzung von Auffangeinrichtungen für Schiffsabfälle vorsieht. Sie will 1997 einen „Vorschlag für einen entsprechenden Rechtsakt vorlegen, in dem vorgeschrieben werden soll, dass die Häfen in Europa mit den erforderlichen Einrichtungen für solche Abfälle ausgestattet sein und dass die Schiffe, die diese Häfen anlaufen, ihren gesamten Abfall vor dem Auslaufen an Land entsorgen müssen“.

Die SDN unterstreicht, dass dieses Problem in absehbarer Zeit auf EU-Ebene gelöst werden müsse. Sie fordert, dass sich die großen europäischen Häfen, wie Le Havre, Rotterdam, Antwerpen, Bremerhaven, Hamburg, Kiel, Lübeck und Göteborg, einigen und eine harmonisierte und wettbewerbsneutrale Regelung für ihre Hafengebiete entwickeln.

Husumer Erfolg im Kampf gegen die Ölverschmutzung (19.03.1997)

Einen Erfolg für sich und seine Organisation kann Hans von Wecheln, Vorstandssprecher der Schutzgemeinschaft Deutsche Nordseeküste (SDN), verbuchen. So wurde nun bekannt, dass die Europäische Union schon zum Ende dieses Jahres festschreiben will, dass Kapitäne und Reeder beim Einlaufen in europäische Häfen für ihre Schiffe grundsätzlich eine Entsorgungspauschale entrichten müssen. Verhindert werden soll damit, so Hans von Wecheln, dass Altöle aus bloßen Kostengründen illegal von Schiffsbesatzungen ins Meer gepumpt werden.

Vor rund zehn Jahren habe man entsprechende Vorstöße begonnen, erinnerte der Nordseeschützer, der auch Vorsitzender des nordfriesischen Umweltausschusses ist. Seit dieser Zeit sei man parteiübergreifend zum Beispiel durch die Westküsten-Bundestagsabgeordneten Dietrich Austermann (CDU) und Manfred Opel (SPD) unterstützt worden.

Wäre die kommende EU-Regelung bereits früher umgesetzt worden, klärte Hans von Wecheln auf, hätte man die Verschmutzung der Strände von Amrum, Sylt und Föhr im Juni vergangenen Jahres verhindern können. Seinerzeit hatte wahrscheinlich ein russischer Schiffsführer die Tanks seines Frachters auf hoher See ausspülen lassen, um die Entsorgungsgebühren einzusparen.

Bei der SDN werde man nun darauf drängen, dass die von der EU gemachten Versprechungen auch umgesetzt werden. Hierbei setze man weiterhin auf die Zusammenarbeit mit den Kreisen und Kommunen an der Küste. Besonders auf Seiten der Wirtschaftszweige Fremdenverkehr und Fischerei könne man illegale Öleinleitungen nicht mehr hinnehmen. Allein die Ölverschmutzungen an den Stränden im letzten Sommer hätten Reinigungskosten in Höhe von zwei Millionen Mark verursacht, unterstrich von Wecheln.

SDN begrüßt internationale Kongress in Hamburg (30.03.1997)

Einheitliche Ölentorgung in den europäischen Häfen gefordert

Bund und Ländern auf richtigem Weg / EU-Kommission antwortet mit positiver Tendenz

Als positiv für den Meeresschutz bezeichnet die Schutzgemeinschaft Deutsche Nordseeküste (SDN) die momentanen Äußerungen deutscher Politiker zur Ölentorgung von Seeschiffen in den europäischen Häfen. So hatte Bundesumweltministerin Angela Merkel kürzlich in Bonn angedeutet, sie werde die internationale Schifffahrtsorganisation IMO auffordern, eine wettbewerbsneutrale Ölentorgung in den Häfen einzuführen. Neben den zur Verfügung gestellten Einrichtungen solle ein System der Abrechnung über die Hafengebühren nach einem bestimmten Modus, das sogenannte No-Special-Fee-System, dazu führen, dass die illegalen Einleitungen von Ölabbfällen damit verhindert werden. Die Umwelt- und Verkehrsressorts des Bundes und der Küstenländer hatten in einer gemeinsamen Arbeitsgruppe dieses Modell erarbeitet. Das Modell sieht u.a. vor, für Schiffe eine bestimmte Grundsumme zu berechnen, eventuell nach Größe, Maschinenleistung, Ausnahmen für Schiffe, die ständig Häfen anlaufen, wie z.B. Fähren, und es enthält eine Sonderklausel für eine Deklaration auf Nichtentsorgung.

Damit sei ein wichtiger Schritt zur Lösung des seit vielen Jahren ungelösten Problems getan, so die SDN. Sie hatte bereits 1984 Vorschläge in dieser Richtung den Verantwortlichen unterbreitet und seit dieser Zeit immer wieder eine politische Entscheidung angemahnt. Die

Ölverschmutzungen an den europäischen Küsten seien alarmierende Zeichen für die Gefährdung der Meere und die Schwachstellen bestehender Schutzmaßnahmen. Es fehle noch an Kontrollmöglichkeiten, um unzulässige Einleitungen wirksam zu verhindern und an Anreizen für die Kapitäne zur Nutzung der Entsorgungsanlagen.

Nun scheine sich endlich bei der EU einiges zaghaft zu bewegen, glaubt die SDN. Der EU-Abgeordnete Reimer Böe aus Schleswig-Holstein hatte zusammen mit den Abgeordneten Tom Spencer und Ria Comen-Ruijten kürzlich eine schriftliche Anfrage an die EU-Kommission gerichtet und auf die Ölproblematik hingewiesen. Die Kommission schreibt nun in ihrer Antwort, dass sie ein Aktionsprogramm für Verkehrspolitik mit Vorschriften über die Verfügbarkeit und Nutzung von Auffangeinrichtungen für Schiffsabfälle vorsieht.

Auch der am Dienstag in Hamburg beginnende internationale Kongress zur Regelung der Schiffsentsorgung in den europäischen Häfen könnte Lösungen erarbeiten, damit eine verbindliche EU-Regelung eingeführt werde.

Die SDN meint, dass dieses Problem in absehbarer Zeit auf EU-Ebene gelöst werden müsse. Sie fordert, dass die wenigen großen europäischen Häfen Le Havre, Rotterdam, Antwerpen, Wilhelmshaven, Bremerhaven, Hamburg, Kiel, Lübeck und Göteborg die vorhandenen Vorschläge aufnehmen und eine harmonisierte und wettbewerbsneutrale Regelung für ihre Hafengebiete einführen. Dort würden die größten Kapazitäten anfallen und eine Lösung zwischen diesen Häfen würde einen enormen Schub nach vorn bewirken.

Gleichzeitig erkennt die SDN eine Verpflichtung der Politiker Europas, den Worten auch Taten folgen zu lassen. Nach vier internationalen Nordseekonferenzen, nationalen Absichtserklärungen und Beschlüssen sei nun die Zeit gekommen, wo die Bevölkerung eine Umsetzung erwarte, denn, so die SDN, die nächste illegale Öleinleitung kommt bestimmt.

SDN fordert Reederhaftung (10.02.1998)

Nach der jüngsten Ölverschmutzung vor der dänischen und der nordfriesischen Nordseeküste hat die Schutzgemeinschaft Deutsche Nordseeküste (SDN) eine Reederhaftung für Umweltverschmutzungen durch abgelassenes Öl gefordert. Die bisherige Praxis, meistens kleine unterbezahlte Schiffstechniker zur Rechenschaft zu ziehen, die Befehle ausführten, sei nicht länger vertretbar, sagte SDN-Vorstandssprecher Hans von Wecheln gestern. Reederei und Kapitän müssten hart bestraft werden, wenn ihnen „kriminelles Handeln“ nachgewiesen werde.

Die SDN bezieht sich bei ihren Forderungen auf die jüngsten Vorgänge an den Stränden vor Dänemark und Nordfriesland. Etliche Seevögel waren dann im dänischen Wattenmeer bei Esbjerg sowie auf der Insel Amrum einer Ölpest zum Opfer gefallen. Nach Angaben der dänischen Polizei waren die vor Esbjerg überwinterten Tiere in einen zwölf Kilometer breiten Ölgürtel geraten. Auf der Nordseeinsel Amrum fanden Greenpeace-Mitarbeiter allein im Laufe des Sonnabends rund 100 tote Seevögel, zumeist Trauerenten.

Ruf nach einer Coast-Guard

Die SDN verlangt jetzt von der EU-Kommission eine schnellere Gangart bei der Erstellung eines Entwurfs für eine europaweite Richtlinie zur Schiffsöleentsorgung. Die Schutzgemeinschaft begrüßte den Versuch der EU-Abgeordneten Brigitte Langenhagen (CDU) aus Cuxhaven, die von der SDN seit 15 Jahren geforderte „Euro-Coast-Guard“ in Europa einzuführen. Heute findet dazu eine Anhörung in Brüssel statt. Es sei dringend erforderlich, die in allen europäischen Ländern vorhandenen Küstenwachen für die notwendige Meeresüberwachung zusammenzufassen.

Entwarnung am Montag

Bei Kontrollgängen an allen Stränden der nordfriesischen Inseln und Halligen wurden unterdessen gestern morgen keine weiteren ölverschmierten toten Vögel entdeckt. Nach Aussage von Lothar Koch von der Schutzstation Wattenmeer waren die am Freitag vor Amrum gesichteten 100 verschmutzten Trauerenten eine einmalige Erscheinung. „Ein Teil dieser Tiere ist sicher verendet, da eine mehr als Fünfmärkstück große Verölung von den Tieren nicht selbst gesäubert werden kann“, sagte Koch.

Seit Sonnabend habe man zwar immer mal wieder lebende verölte Vögel gesichtet, aber keine steigenden Zahlen festgestellt. In den letzten Tagen wurden bei Kontrollgängen 20 tote Tiere vor den Küsten und Halligen gefunden – eine Größenordnung – die die Schutzstation mittlerweile aufgrund der allgemeinen Nordseever Verschmutzung als „normal“ einstuft.

Leider würde in den Wintermonaten eine stärkere Nordsee-Verschmutzung beobachtet als in den Sommermonaten, da illegale Öleinleitungen in der aufgewühlten See der kalten Jahreszeit nicht so stark auffallen wie in den übrigen Monaten, sagte Koch. Somit sei in dieser Jahreszeit auch die Gefahr geringer, erwischt zu werden. Allein in der Deutschen Bucht schätzt die Schutzstation die Zahl der illegalen Öleinleitungen aus dem Schiffsbetrieb auf 1500 pro Jahr.

„Die Gefahr, die von den illegalen Einleitungen ausgeht, ist für die Küste wie russisches Roulett. Diesmal hat es leider die dänische Küste getroffen“, sagte Koch. Es hätte ebenso den deutschen Nordseeküstenbereich verschmutzen können.

Reeder für Vogelsterben zur Rechenschaft ziehen (10.02.1998)

Während gestern an den Stränden der dänischen Halbinsel Skallingen Jäger Tausende von verölten Trauerenten töten mussten, fordert die Schutzgemeinschaft Deutsche Nordseeküste (SDN) eine Reederhaftung für Umweltschäden, die durch Schiffe verursacht werden. Bis jetzt seien bei Verstößen „nämlich immer nur kleine unterbezahlte Schiffstechniker“ zur Rechenschaft gezogen worden, die nur Befehle ausführten, sagte Hans von Wecheln, SDN-Vorstandsmitglied.

Im Frühjahr vergangenen Jahres hatte der niederländische EU-Kommissar Klaas Boldt in Hamburg eine schnelle Lösung für das Ölproblem in der Nordsee angekündigt. Europaweit sollten einheitliche Entsorgungsrichtlinien in den Häfen gelten, um Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden. Mittlerweile liegt der sechste Entwurf vor. Eine Einigung, die für dieses Jahr versprochen wurde, liege aber noch in weiter Ferne, erklärte die SDN. „Notfalls müssen eben die Nordseeanrainer alleine eine Lösung finden,“ sagte von Wecheln. Gleichzeitig fordert er Kiel auf, das Thema Nordseever Verschmutzung durch Seeschiffe auf die Tagesordnung der nächsten Umweltminister-Konferenz der norddeutschen Länder zu setzen. So könnte Druck auf Bonn und die Nordseeanrainer ausgeübt werden.

Bis gestern wurden auf Föhr, Amrum, Sylt und Hallig Hooge rund 170 verölte Seevögel geborgen. In Dänemark sind es bis gestern Mittag rund 4000 Enten gewesen. Doch es wird mindestens die doppelte Anzahl Tiere befürchtet, die durch Jäger von ihren Leiden erlöst werden müssen. Vor der Küste wurden rund 10 000 Trauerenten aus einem Flugzeug beobachtet, die möglicherweise ebenfalls verölt sind.

Lothar Koch, Biologe der Schutzstation Wattenmeer, sagte gestern, dass die Überlebenschance für Seevögel gleich Null sei, wenn die Ölverschmutzung des Gefieders etwa die Größe eines Fünfmärkstücks habe.

SDN: Ölverschmutzungen schädigen Küstenimage (12.03.1998)

Auch Bohrplattformen besser überwachen

Europa soll schneller reagieren / ÖlentSORgung in den Häfen noch nicht geregelt

Im Februar Öl vor Esbjerg, im März Öl vor Fanö, jetzt auch verölte Vögel vor der nordfriesischen Küste! Umweltverschmutzungen dieser Art zeigen, dass Europa allmählich dabei ist, die Nordsee im wahrsten Sinne des Wortes verkommen zu lassen, so der Vorstandssprecher der Schutzgemeinschaft Deutsche Nordseeküste (SDN), Hans von Wecheln. Die SDN befürchtet, dass die in letzter Zeit regelmäßig auftretenden kleineren Verschmutzungen zwar keine direkten großflächigen Schäden hervorrufen, sondern die Nordsee leise, kaum von der Öffentlichkeit bemerkt, zum Umkippen bringen werden. Damit würden nicht nur die Natur geschädigt, sondern insbesondere die Wirtschaftszweige Fremdenverkehr und Fischerei seien letztlich die Verlierer. Alle lokalen Initiativen zur Verbesserung des Angebotes im touristischen Bereich würden durch derartige Praktiken einen Rückschritt erleiden. Angesichts der momentanen knappen finanziellen Rahmenbedingungen, wo Urlaubsentscheidungen nach monetären Gesichtspunkten überprüft werden, passen verölte Vögel und verschmutzte Strände einfach nicht in das um Gäste bemühte Image der norddeutschen Küstenländer, unterstreicht von Wecheln. Unabhängig, ob die momentanen Ölverschmutzungen durch eine illegale Einleitung durch die internationale Seeschifffahrt oder durch eine Ölplattform verursacht wurde, zeigen die Vorkommnisse doch auf, dass die Entsorgung von Seeschiffen in den europäischen Häfen nicht effizient geregelt ist und die internationale Kontrolle der über 400 Bohrplattformen in der Nordsee durch unabhängige Inspektoren bisher von den Betreibern erfolgreich verhindert wurde. Die SDN fordert bereits seit 1986, dass unabhängige Inspektoren auf den Bohrplattformen eingesetzt werden, die Unfälle und anderen Einleitungen feststellen und über ein Meldesystem an die verantwortlichen Behörden weiterleiten, damit rechtzeitig Bekämpfungsmaßnahmen eingeleitet werden können.

Eine schnellere Gangart als bisher fordert die SDN von der EU-Kommission bei der Erstellung eines Entwurfs für eine europaweite Richtlinie zur SchiffsölentSORgung. Daher sollten die vom niederländischen Mitglied der EU-Kommission, Klaas Bolt, bereits im Frühjahr des letzten Jahres in Hamburg angekündigten Maßnahmen zum Schutz der Meere schneller umgesetzt werden. Er sagte damals auf einem internationalen Kongress zur SchiffsölentSORgung, dass die EU bereits Ende des laufenden Jahres einen Entwurf für eine europäische Richtlinie vorlegen wird, die dann Ende 1998 greifen könne.

Mittlerweile, so die SDN, liege bereits die fünfte Version den Vertragsstaaten vor und eine Einigung sei in dieser Frage nicht in Sicht. Bei einem derartigen Tempo laufen einige Mitglieder der EU Gefahr, dass sie in die Rolle einer Bremserfunktion geraten. Es bestehe der Verdacht, dass durch formalistische Prüfvorbehalte oder Rücküberweisungen an Arbeitsausschüsse längst selbstverständlich gewordene nationale Regelungen unnötig blockiert werden, befürchtet die SDN.

Auch die Überwachung der Nordsee aus der Luft müsse endlich nach grenzüberschreitenden Kriterien geregelt werden. Jedes Land habe zwar irgendeine Form der Kontrolle der Meere eingeführt, aber „jeder brate da noch im eigenen Saft“, meint die SDN. Anstatt die vorhandenen Kräfte sinnvoll und effizient zusammenzufassen, würden einfach noch zu viele nationale Egoismen vorherrschen. Die letzten Verschmutzungen haben den Verantwortlichen wieder deutlich vor Augen geführt, dass Meeresverschmutzungen immer grenzübergreifend seien. Nur eine Euro-Coastguard, von der SDN seit nunmehr 12 Jahren gefordert, könne eine effiziente, grenzüberschreitende Überwachung der Nordsee sicherstellen.

SDN erhebt Vorwürfe gegen EU-Kommission (29.07.1999)

Richtlinie zur Ölentorgung ungenügend

Dänische Bohrplattformen für Ölbelastung mitverantwortlich / EU Parlamentarier gefordert

„Die Verschmutzungen der Strände in der Lübecker Bucht vor einem Monat, die Ölkumpen an den Stränden Dänemarks und der nordfriesischen Inseln zeigen nach Meinung der Schutzgemeinschaft Deutsche Nordseeküste (SDN), dass die Europäische Union unzureichende praktische Umweltschutzmaßnahmen für ihre Meere erlässt“, so Vorstandssprecher Hans von Wecheln. Die Verursacher dieser Verschmutzungen sind nach Erkenntnissen der SDN die internationale Seefahrt und die zahlreichen Bohrplattformen in der Nordsee.

Vor diesem Hintergrund sei es daher unverständlich, dass kürzlich die EU-Kommission die seit langem von Umweltverbänden geforderte Richtlinie zur wettbewerbsneutralen, harmonisierten Entsorgung in den europäischen Seehäfen derartige aufgeweicht hat, dass es letztlich wieder jedem Staat überlassen bleibe, wie er diese Richtlinie umsetzt. Das sog. „No-Special-Fee“-System sah vor, dass die Kosten der Entsorgung von Seeschiffen in die Hafengebühr eingearbeitet werde, um somit der internationalen Seefahrt zu verdeutlichen, dass es unsinnig sei, illegal auf hoher See zu entsorgen, sondern in den Häfen. Schließlich seien die Kosten schon indirekt entrichtet durch diese Gebühr.

Insbesondere die Südstaaten der EU hatten sich aus Kostengründen dagegen gewehrt, weil schließlich diese Staaten auch die größten Flotten in der EU unter ihrer Flagge bereedern. Aber auch die Behördenvertreter aus Hamburg und Schleswig-Holstein hätten nach Informationen der SDN eine bemerkenswerte Rolle gespielt. Kaum, dass die Kommission diesen aufgeweichten Beschluss gefällt hatte, waren es auch sie, die nun für die in der Ostsee bereits geltende Regelung des HELCOM-Abkommens eine Änderung forderten, wie üblich mit dem Argument der Kosten.

Es sei nach Meinung der SDN, so von Wecheln, ein unerträglicher Zustand, dass Reedereiinteressen über die berechtigten Belange der Küstenbevölkerung hinsichtlich Fischerei und Fremdenverkehr von Behördenvertretern gestellt werden. Denn angesichts rückläufiger Zahlen im Fremdenverkehr und der angespannten Situation in der Fischerei könnten Ölverschmutzungen, unabhängig von welchen Verursachern, nicht mehr hingenommen werden. Hier seien jetzt die Europaabgeordneten gefordert, diese Richtlinie dahingehend zu verändern, dass klare Regelungen für Europa erstellt werden. Da nach den Amsterdamer Verträgen nun das EU-Parlament zustimmungspflichtig sei, hoffe die SDN auf die Vernunft der Politiker in Europa.

Aber auch die Bohrplattformen seien an der schleichenden Verölung der Nordsee beteiligt. Nach Informationen der SDN hatte der Leiter der Sonderstelle des Bundes zur Bekämpfung von Meeresverschmutzungen, Kapitän Klaus Schroh aus Cuxhaven, kürzlich festgestellt, dass nahezu bei jeder Befliegung seit 1995 im Bereich der dänischen Ölfelder Ölschlieren festgestellt werden. Dabei handele es sich um Mengen, die durchaus den von der Schifffahrt verursachten Mengen vergleichbar seien. Dieses Ergebnis, so Schroh, gelte auch für die wesentlich größeren Förderfelder im norwegischen und britischen Festlandsockel. Die ihm vorliegenden Unterlagen über diese Gebiete würden diese Aussage erhärten. Insbesondere die dänische Plattform „Gorm C“ sei für mehrere größere Ölfahnen auf der Nordsee verantwortlich, um Juli wurde z.B. eine vier Kilometer lange und 400 Meter breite Ölfahne gesichtet.

Für die SDN ein erneuter Beweis, dass die von Schroh angesprochenen Probleme dringend im europäischen Umweltausschuss diskutiert werden müssen, denn bei nordwestlichen Winden sei es nur eine Frage der Zeit, wann diese Ölverschmutzungen, wie am Beispiel von Sylt deutlich zu sehen, die Deutsche Bucht erreichen. Daher wiederhole die SDN ihre Forderung, dass auch auf Bohrplattformen unabhängige Inspektoren eingesetzt werden müssen, die derartige Verschmutzungen dokumentieren und dann über Meldewege eine rechtzeitige Bekämpfung veranlassen können.

SDN sieht Erfolg beim Meeresschutz

EU-Richtlinie ist ein tragbarer Kompromiss für die Meere

Schiffe müssen Kosten mittragen/ EU-Kommission: „... mindestens 30 % der Kosten“

(Husum/Cuxhaven/Varel i.O. 12.10.2000) „Ein Kompromiss, mit dem man leben kann“, so bezeichnet die Schutzgemeinschaft Deutsche Nordseeküste e.V. (SDN) die zukünftige EU-Richtlinie über Hafenauffangeinrichtungen für Schiffsabfälle und Ladungsrückstände in den europäischen Häfen. Diese umstrittene Richtlinie wurde kürzlich vom Europäischen Parlament verabschiedet, nachdem der Vermittlungsausschuss eine Vorlage erarbeitet hatte, die die Zustimmung des Europäischen Parlamentes und des Ministerrates erhielt.

Im Vorfeld hatte es zunächst den Einspruch des Ministerrates gegeben, der die strengen Regulierungen, die die Parlamentarier gefordert hatten, nicht akzeptieren wollte. Insbesondere England und die mediterranen Länder hatten sich massiv gegen das sog. "Special-Fee-System" ausgesprochen, indem 90 % der Kosten der Entsorgung von Schiffen bereits pauschal in die Hafengebühren oder ähnliche Gebühren eingearbeitet werden sollten. Die Parlamentarier waren der Auffassung, dass nur eine derartige Regelung die illegalen Einleitungen von Öl und anderen gefährlichen Stoffen in die europäischen Meere verhindern könne. Da der Ministerrat sein Veto eingelegt hatte, drohte die Regel insgesamt zu scheitern, wenn nicht ein Kompromiss zustande käme.

Der nun erzielte Kompromiss sieht neben anderen Auflagen vor, dass alle Schiffe, die den Hafen eines Mitgliedstaates anlaufen, unabhängig von der tatsächlichen Inanspruchnahme der Einrichtungen einen **wesentlichen** Beitrag zu den Kosten für die Hafenauffangeinrichtungen für Schiffsabfälle leisten, einschließlich der Behandlung und Entsorgung der Abfälle. Die diesbezüglichen Regelungen können die Einbeziehung der Gebühr in die Hafengebühren oder eine gesonderte Pauschalgebühr vorsehen. Die Gebühren können unter anderem abhängig von der Kategorie, dem Typ und der Größe des Schiffes differenziert gestaltet werden. Der Kostenanteil, der für die dann tatsächlich in Anspruch genommene Entsorgungsleistung entsteht, wird auf der Grundlage der Art und der tatsächlichen Menge der entladenen Schiffsabfälle gedeckt. Neben dem Aufstellen von Abfallwirtschaftsplänen für ihren Häfen haben die Staaten die Verpflichtung zur Überprüfung von 25 % der Schiffe gemäß Richtlinie. Nach einer Übergangszeit von zwei Jahren müssen alle Staaten die Entsorgungseinrichtungen vorhalten. Die Kommission legt dann innerhalb von drei Jahren nach der Einführung dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht vor, in dem die Auswirkungen der Verschiedenartigkeit der Kostendeckungssysteme auf die Meeresumwelt und die Formen der Abfallströme bewertet werden.

Für die SDN ist es daher ein Einstieg in die schon lange geforderte europäische Richtlinie, zumal die Kommission mindestens 30 % der anfallenden Kosten als „wesentlich“ definiert hat, die von keinem Land unterschritten werden darf. Dadurch soll der unverantwortlichen, aber kostengünstigen Entsorgung auf See der Anreiz genommen werden. Bisher entsorgen nur maximal 5 - 10 % der Schiffe korrekt in den Häfen. Ausgehend von der Situation, dass einige

Mitgliedsstaaten gar keine Gebührensysteme haben wollten, sei mit dieser zwar etwas komplizierten Regelung jedoch ein Durchbruch erreicht worden, meint die SDN.