

Schleswig-Holsteinischer Landtag

Ausschussdienst und Stenographischer Dienst

# **N i e d e r s c h r i f t**

## **Innen- und Rechtsausschuss**

25. Sitzung

## **Umweltausschuss**

16. Sitzung

## **Wirtschaftsausschuss**

19. Sitzung

am Mittwoch, dem 28. Februar 2001, 14:00 Uhr  
im Sitzungszimmer des Landtages

### **Anwesende Abgeordnete des Innen- und Rechtsausschusses**

Peter Eichstädt (SPD) stellv. Vorsitzender  
Klaus-Peter Puls (SPD)  
Andreas Beran (SPD) in Vertretung von Thomas Rother  
Anna Schlosser-Keichel (SPD)  
Thorsten Geißler (CDU)  
Klaus Schlie (CDU)  
Dr. Johann Wadephul (CDU)  
Günther Hildebrand (F.D.P.)

### **Anwesende Abgeordnete des Umweltausschusses**

Frauke Tengler (CDU)  
Helmut Jacobs (SPD)  
Gudrun Kockmann-Schadendorf (SPD)  
Wilhelm-Karl Malerius (SPD)  
Konrad Nabel (SPD)  
Jürgen Weber (SPD) in Vertretung von Sandra Redmann  
Hans-Jörn Arp (CDU) in Vertretung von Ursula Sassen  
Jutta Scheicht (CDU)  
Herlich Marie Todsens-Reese (CDU)  
Dr. Christel Happach-Kasan (F.D.P.)

### **Anwesende Abgeordnete des Wirtschaftsausschusses**

Roswitha Strauß (CDU)  
Birgit Herdejürgen (SPD)  
Uwe Eichelberg (CDU)  
Dr. Trutz Graf Kerksenbrock (CDU)  
Brita Schmitz-Hübsch (CDU)  
Karl-Martin Hentschel (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

### **Weitere Abgeordnete**

Lars Harms (SSW)

Die Liste der **weiteren Anwesenden** befindet sich in der Sitzungsakte.

**Einzigter Punkt der Tagesordnung:**

**Seite**

**a) Konsequenzen aus der Havarie „Pallas“**

**5**

Bericht der Landesregierung  
Drucksache 15/511

**b) Konsequenzen aus der Havarie „Pallas“**

Antrag der Fraktionen von SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
Drucksache 15/535

hierzu: Umdrucke 15/680, 15/797, 15/814

hier: Anhörung des WWF, Dr. Hans-Ulrich Rösner

Der stellv. Vorsitzende des Innen- und Rechtsausschusses, Abg. Eichstädt, eröffnet die Sitzung um 14:00 Uhr und stellt die Beschlussfähigkeit des federführenden Innen- und Rechtsausschusses fest. Die Tagesordnung wird in der vorstehenden Fassung gebilligt.

Einzigster Punkt der Tagesordnung:

**a) Konsequenzen aus der Havarie „Pallas“**

Bericht der Landesregierung  
Drucksache 15/511

(überwiesen am 17. November 2000 an den Innen- und Rechtsausschuss)

**b) Konsequenzen aus der Havarie „Pallas“**

Antrag der Fraktionen von SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
Drucksache 15/535

hierzu: Umdrucke 15/680, 15/797, 15/814

(überwiesen am 17. November 2000 an den Innen- und Rechtsausschuss, den Umweltausschuss und den Wirtschaftsausschuss)

Herr Dr. Rösner vom WWF trägt anhand von Overhead-Folien das Konzept des WWF zum Schutz des Wattenmeeres vor Schiffsunfällen durch Einrichtung eines „PSSA-Wattenmeer“ im Rahmen einer trilateralen Kooperation von Dänemark, Deutschland und den Niederlanden, Umdruck 15/814, vor.

M Müller gibt den Inhalt der den beteiligten Ausschüssen übermittelten schriftlichen Stellungnahmen wieder, Umdruck 15/797.

St Lorenz weist ergänzend nachdrücklich darauf hin, dass Schleswig-Holstein bei der Umsetzung von Maßnahmen auf andere Partner - den Bund sowie andere Länder - angewiesen sei und daher nicht schneller voranschreiten könne.

Abg. Schlie bittet um einen Bericht über die derzeitige Umsetzung der Beschlüsse des Landtages. - St Lorenz berichtet, die Bundesregierung habe im März letzten Jahres eine Projektorganisation zur **Umsetzung der Empfehlungen der Grobecker-Kommission** eingerichtet, in der das Land sowohl in der Projektleitung als auch in Teilprojektgruppen vertreten sei. Maßstab

der Beteiligung innerhalb dieser Kommission sei das von der Landesregierung verabschiedete Handlungskonzept. Daneben fänden umfangreiche Abstimmungen auf der Ebene der norddeutschen Küstenländer statt. Im Rahmen der Projektarbeit habe das Bundesverkehrsministerium gegenüber den Vertretern der Küstenländer zugesagt, dass die Verbesserung der Notschleppkapazität höchste politische Bedeutung und Dringlichkeit habe. Dies habe zunächst zu einer Verlängerung des Chartervertrags für die „Oceanic“ geführt.

Das Landes Schleswig-Holstein fordere konkrete Aussagen für ein **Nothafenkonzept**.

Für das **Havariekommando** habe auf der Grundlage eines gemeinsamen Vorschlags der norddeutschen Küstenländer und der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung Einvernehmen über die Struktur erzielt werden können. Grundlage für das zukünftige maritime Unfallmanagement sei das Havariekommando. Es solle von zentraler Stelle aus für alle komplexen Schadensfälle auf See zuständig sein. Der Leiter verfüge über ein Selbsteintrittsrecht. Unter diesem Havariekommando sollten die materiellen und personellen Ressourcen des Landes und der Länder zusammengefasst werden. Vorgesehen sei ein 24-stündig besetztes Notfall- oder Lagezentrum als zentraler Meldekopf mit dem Leiter des Havariekommandos an der Spitze.

Die in Schleswig-Holstein zuständigen Ministerien hätten schriftlich darum gebeten, dass dieser Vorschlag möglichst zügig verabschiedet und umgesetzt wird.

Über die von der Expertenkommission vorgeschlagene Intensivierung der **Überwachung des Schiffverkehrs** durch gemeinsame Führung der Schiffe des Bundes und Zusammenführung in einer Seewache zeichne sich keine Lösung ab.

Für den Bereich der Ostsee sei inzwischen eine Verwaltungsvereinbarung zwischen dem Bund, Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern zur **Schiffsbrandbekämpfung** unterzeichnet worden.

Diese Beispiele, so fährt St Lorenz fort, zeigten, dass das Land Schleswig-Holstein alles unternehme, was von seiner Seite aus möglich sei, um die Beschlüsse des Landtages umzusetzen.

Er geht sodann auf die von Abg. Schlie angesprochenen **Umorganisationen der Wasser-schutzpolizei** ein und legt dar, sie verfolge das Ziel, die maritime Komponente zu verstärken, die Überwachung des Seeverkehrs zu verstärken und damit aus der Sicht des Landes Schleswig-Holstein einen wesentlichen Beitrag zur Seesicherheit zu leisten.

Auf Fragen des Abg. Dr. Graf Kerksenbrock hinsichtlich der PSSA-Gebiete verweist M Müller auf die in Umdruck 15/797 dargelegte Zeitschiene.

Auch Abg. Hentschel geht auf die **Zeitschiene** ein und bittet um kurze Stellungnahme zu der in dem Antrag der Regierungskoalition benannten Daten. - M Müller hält es für wichtig, alle Anrainerstaaten zu beteiligen. Er schlägt daher vor, die im Mai anstehende Diskussion abzuwarten. Dann bestehe mehr Sicherheit darin, welche Maßnahmen wann möglich wären.

Abg. Hentschel plädiert für die Annahme des Resolutionsantrages, Drucksache 15/532. Er legt dar, es handele sich im Wesentlichen um eine Bestätigung bereits gefasster Beschlüsse, die die Verhandlungsposition der Landesregierung stärken sollten.

Abg. Dr. Happach-Kasan wiederholt eine Frage von Abg. Dr. Graf Kerksenbrock nach den **finanziellen Auswirkungen** und fragt nach möglichen **Wettbewerbsverzerrungen** bei der Ausweisung eines PSSA-Gebietes. Sie stellt die Fragen, ob es konkrete Stellungnahmen der beteiligten anderen Bundesländer gebe, die Ausweisung eines PSSA-Gebietes anzustreben, und ob es konkrete Aussagen der Bundesregierung gebe, dies zu unterstützen. Ferner spricht sie die Zusammenarbeit mit Dänemark an. - M Müller geht zunächst auf die finanziellen Aspekte ein und legt dar, er halte es für wichtig, zunächst eine Machbarkeitsstudie zu erstellen, die ihren Schwerpunkt mehr auf den rechtlichen Möglichkeiten denn den finanziellen Auswirkungen habe. Diese Reihenfolge halte er für sinnvoll und angemessen. In dem Moment, in dem die Machbarkeitsstudie vorliege, werde sie ausgewertet; anschließend könnten weitere Fragen, auch finanzielle, geklärt werden. Bezüglich des Themas Wettbewerbsverzerrung sei nicht nur die Schifffahrt zu beachten, sondern auch die übrigen Betroffenen an Land, so beispielsweise Sicherheitsaspekte oder touristische Aspekte. Zur Kooperation mit Dänemark verweist er auf einen bereits dem Ausschuss erteilten Bericht sowie die klare Aussage der dänischen Regierung, auch dann zu informieren, wenn Schleswig-Holstein nicht direkt betroffen sei. Die Frage eines reibungslosen Ablaufes von Informationen sei allerdings getrennt von der möglichen Ausweisung eines PSSA-Gebietes zu sehen.

An Herrn Dr. Rösner richtet Abg. Dr. Happach-Kasan die Frage, ob möglicherweise das „Pallas“-Schiffsunglück durch die Ausweisung des PSSA-Gebietes hätte vermieden werden können. - Herr Dr. Rösner macht deutlich, dass die Ausweisung eines PSSA-Gebietes an zwei Dinge geknüpft sei, nämlich die Anmeldung bei der IMO sowie ein Maßnahmenpaket. Die Forderung des WWF gehe insbesondere in Richtung Maßnahmenpaket, das zu verwirklichen sei. Sicherlich hätten einige der geforderten Maßnahmen dazu beitragen können, das Unglück ab-

zuwenden, beispielsweise eine funktionierende Leitzentrale von Beginn an, bereits in Dänemark, ein leistungsfähigerer und manövrierfähigerer Schlepper mit Hubschrauberlandedeck, ein funktionierendes Notschleppgeschirr an Bord sowie eine Vorfeldüberwachung. Eine absolute Sicherheit werde es vermutlich nie geben, aber es wäre sicherlich möglich gewesen, das Risiko abzuschwächen.

Er geht ferner auf die trilaterale Zusammenarbeit zum Schutz des Wattenmeers ein und trägt die Forderung vor, diese Zusammenarbeit auf die Frage der Schiffssicherheit auszuweiten.

Auf einen Einwurf der Abg. Strauß, dass ein **Prüfauftrag** Folgen auch finanzieller Art zu berücksichtigen habe, legt M Müller dar, die Studie sei von dem gemeinsamen Wattenmeersekretariat in Auftrag gegeben worden. Er sagt zu, dem Ausschuss den Prüfauftrag zuzuleiten.

Abg. Harms fragt nach den Vorstellungen der Landesregierung hinsichtlich einer Diskussion mit betroffenen Küstenbewohnern. M Müller bestätigt, dass, sollten in Esbjerg im Oktober konkrete Beschlüsse getroffen werden, es sicherlich eng werde. Es sei allerdings auch möglich, ein PSSA-Gebiet ohne Änderungen beispielsweise von Schutzzonen und dergleichen auszuweisen.

Herr Dr. Rösner ergänzt hinsichtlich der Bevölkerungsbeteiligung an der Westküste, dass große Einigung bestehe, wenn es um die Verstärkung der Sicherheit im Schiffsverkehr gehe. Eine Ausweisung eines PSSA-Gebietes werde dort sicherlich auf Zustimmung stoßen, wenn dies mit entsprechenden Maßnahmen verbunden sei.

Abg. Schmitz-Hübsch wendet sich der Frage der **Kosten** zu und vertritt die Ansicht, dass Kostenüberlegungen als Folge von politischen Handlungen immer in Studien einzubeziehen seien. Im Übrigen gebe es bereits ausgewiesene PSSA-Gebiete, wo entsprechende Erfahrungen hätten gesammelt werden können. Diese könnten durchaus in die Machbarkeitsstudie einbezogen werden. M Müller wiederholt seine Ausführungen, dass die Machbarkeitsstudie eine Studie sei, die gemeinsam von Dänemark, Deutschland und den Niederlanden in Auftrag gegeben worden sei. Im Rahmen des Erarbeitungsprozesses des Arbeitsauftrages habe es den Wunsch gegeben, das eine nach dem anderen zu tun und schwerpunktmäßig zunächst die rechtlichen Rahmenbedingungen zu prüfen. In einem weiteren Schritt seien sicherlich auch finanzielle Auswirkungen zu prüfen.



St Lorenz weist auf die bestehenden Strukturen sowie auf die Notwendigkeit hin, Einvernehmen zu erzielen. Das, was das Land Schleswig-Holstein tun könne, sei, Aufgaben so weit wie möglich zusammenzuführen. Dem diene die Strukturreform der Wasserschutzpolizei und das noch auszuarbeitende und zu ergänzende Bootskonzept im Rahmen der Strukturreform der Wasserschutzpolizei, im Konflikt diene dem die Organisation des Havariekommandos auf Bundesebene. Er halte es für besser, sich kurzfristig realisierbaren Lösungen zu widmen denn einer Vision nachzuhängen, die über lange Zeit nicht realisierbar sei.

Abg. Dr. Wadephul hält die Ausführungen hinsichtlich der Errichtung einer **Küstenwache** für unbefriedigend. Vor dem Hintergrund, dass es einen einstimmigen Landtagsbeschluss gegeben habe, fragt er, was weiter unternommen werde, was unternommen worden sei, welche Chancen der Realisierbarkeit bestünden und ob die Landesregierung diese Ziele mit Konsequenz sowie mit dem Ziel einer konkreten Umsetzung verfolge. Angesichts der Neukonzeption der Wasserschutzpolizei könne er keine Ansatzpunkte dafür sehen, dass eine gemeinsame Küstenwache angestrebt werde.

Abg. Schlie gibt seiner Verwunderung darüber Ausdruck, dass im dritten Jahr nach der Havarie der „Pallas“ keiner der einstimmig gefassten **Beschlüsse des Landtages** umgesetzt worden ist. - St Lorenz widerspricht dem nachdrücklich. Es sei eine Reihe von Lösungsansätzen vorbereitet worden. Insbesondere die Einrichtung eines einheitlichen Havariekommandos stehe kurz vor seiner Umsetzung. Eine einheitliche Küstenwache aus Bund und Ländern halte er im Moment allerdings nicht für realisierbar; daher habe er auf das Machbare verwiesen. Machbar sei, die Strukturen so zu ändern, dass ein einheitliches Havariekommando eingerichtet werde, das im Konfliktfall schnell reagieren könne. Für den Bereich der Schiffsbrandbekämpfung stehe - wie er wiederholt - ein trilaterales Abkommen zwischen Mecklenburg-Vorpommern, Schleswig-Holstein und dem Bund kurz vor seinem Abschluss.

M Müller fügt ergänzend hinzu, die Landesregierung habe in ihrem Bereich eine Reihe von Änderungen aufgrund des „Pallas“-Unglücks vorgenommen. Allerdings sei es schwierig, mit dem Bund zu einer Einigung hinsichtlich der Punkte zu gelangen, die Schleswig-Holstein anstrebe. Das hänge sicherlich damit zusammen, dass der Bund dem Thema nicht die gleiche Bedeutung beimesse wie die Landesregierung. Die Landesregierung sei aber entschlossen, hier weiterzukommen.

Abg. Hentschel spricht sich dafür aus, die Resolution möglichst rasch zu verabschieden, um damit zu bestätigen, dass der Landtag an den bereits gefassten Zielen festhält und darauf

drängt, dass Maßnahmen kurzfristig umgesetzt werden. Parallel dazu halte er es für sinnvoll, nationale und internationale Prozesse in Gang zu setzen.

Der stellv. Vorsitzende des federführenden Innen- und Rechtsausschusses, Abg. Eichstädt, schließt die Sitzung um 15:15 Uhr.

gez. Eichstädt  
Stellv. Vorsitzender

gez. Tschanter  
Geschäfts- und Protokollführerin