

**Rede
von**

Matthias Arends, MdL

zu TOP Nr. 20

Erste Beratung

Nordsee schützen: Frachtgut professionell sichern!

Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen - Drs. 18/2574

während der Plenarsitzung vom 24.01.2019
im Niedersächsischen Landtag

Es gilt das gesprochene Wort.

Moin, Herr Präsident! Moin, liebe Kolleginnen und Kollegen!

Ein frohes neues Jahr wünsche ich Ihnen. Damit beginne ich, weil man sich zum Jahreswechsel immer fragt, was das neue Jahr bringen mag.

Das neue Jahr hat uns an der Küste am 1. Januar dieses Jahr einen Sturm beschert, in dem ein Schiff in eine Havarie gekommen ist, wie wir gerade von den Vorrednern gehört haben. Dabei sind knapp 300 Container von Bord gegangen. Diese 300 Container waren ein Risiko für den Container- und den allgemeinen Feederverkehr, für die Seeschifffahrt in unserer Region, bis sie auf den Grund gesunken sind.

Um einmal klarzustellen, über welche Dimensionen wir hier eigentlich reden: Die „MSC Zoe“ - das hat Frau Eilers gerade schon erzählt - ist ein relativ neues Schiff: 2015 gebaut, 19 000 TEU, d. h. 19.000 Zwanzigfußcontainer. Aneinandergereiht ergäben die knapp 9.000 Container eine Strecke von diesem Rednerpult bis Bremen Hauptbahnhof. An Bord sind sie auf der Fläche von vier Fußballfeldern untergebracht. Das sagt etwas über die Dimensionen des Schiffes aus, das in diese Havarie gekommen ist.

Inzwischen ist die Lage fast aller dieser 300 Container verifiziert worden. Teils sind sie schon an der holländischen Küste geborgen worden.

Aber jetzt wird der weitere Prozess stattfinden müssen. Es ist wichtig, dass die holländischen und die deutschen Behörden ermitteln, was passiert ist. Ich bin froh, dass es bei der Aufklärung eine enge Zusammenarbeit zwischen den Behörden geben wird.

Man kann nicht einfach davon ausgehen, dass, wie es in dem Antrag heißt, das Laschen das Problem war. Schiffe dieses Typs haben passive Sicherheitssysteme, die es erlauben, in bestimmten Bereichen gar nicht mehr zu laschen. Dort reichen die normalen Twistlocks aus, die von den Schiffsbesatzungen wie auch von den Hafenmitarbeitern beim Laden und Entladen betätigt werden können.

Die Erkenntnisse aus der Untersuchung müssen in unser weiteres Handeln einfließen. Hierzu haben die Fraktionen der SPD und der CDU für den kommenden Dienstag eine Unterrichtung des Unterausschusses „Häfen und Schifffahrt“ beantragt. Das ist ein erster Aufschlag. Dieser Prozess kann nach dem Seehafenrecht ein Jahr dauern. So können wir jetzt diesen Prozess mit Ruhe gestalten und alles fortführen, was wir schon im letzten Jahr mit unserem Antrag zum Laschen initiiert haben.

Die Antwort des Ministeriums aus dem Dezember zeigt klar, dass dieser Antrag auch in anderen Gremien wahrgenommen worden ist. Die Arbeitnehmer, die Seeleute und deren Verbände haben darüber gesprochen. Es ist nämlich ein internationaler Tarifvertrag geschlossen worden, der nicht nur für unsere Häfen ganz klar regelt, dass ab 2020 die Arbeiten in Westeuropa von Hafentarifarbeitern durchgeführt werden müssen - also konform mit dem Antrag, den wir letztes Jahr formuliert haben und den, glaube ich, auch Sie mitgetragen haben.

Andere Prozesse sind eingeleitet worden. Es gab diverse Vorschläge, zum Beispiel den Vorschlag unseres Umweltministers - den meine beiden Vorrednerinnen schon aufgegriffen haben -, Peilsender anzubringen. Diese Peilsender werden natürlich nicht morgen bereits an den Containern sein. Es ist auch noch nicht klar, an welchen Containern sie angebracht werden. Aber dieser Prozess muss eingeleitet werden. Wenn man nämlich schaut, was zu den Hafentaatkontrollen geführt hat, stellt man fest: Es war ein Unfall - nicht von der „Glory Amsterdam“ vor anderthalb Jahren, sondern im Jahre 1978 vor der französischen Küste, wo ein Öltanker auseinandergebrochen ist, was verheerende Folgen für die Umwelt - für Flora, Fauna und die Bewohner vor Ort - hatte und was wir uns für unsere Küste wohl nicht vorstellen können und auch nicht wollen.

Das hat dazu geführt, dass vier Jahre später, nämlich 1982, von 14 Staaten Hafentaatkontrollen eingeführt worden sind. Heute sind es 27. Daran erkennt man, dass sich dort ein Prozess vollzogen hat und es einfach wichtig ist, so etwas zu initiieren.

Wichtig wäre es natürlich, solche Prozesse im Vorhinein und nicht im Nachgang eines solchen Geschehens zu initiieren. Aber das Geschehene ist heute nicht ungeschehen zu machen, und wir sind gehalten, zu erkennen, welche Lehren wir daraus ziehen müssen.

Es ist gerade schon angesprochen worden: Die Ersten, die damit konfrontiert worden sind, waren die niederländischen Inseln.

Dann kam Borkum, dann der Küstenabschnitt bei uns, also der Wahlkreis von Frau Eilers und von mir, wo die Deichachten jetzt schwer damit zu kämpfen haben, das Treibgut zu selektieren. Dafür fallen Kosten an, die getragen werden müssen. Da gehe ich mit Ihnen konform, dass die Reederei da zur Rechenschaft gezogen werden muss. Die heute geleisteten Arbeiten werden vielfach von Ehrenamtlichen erbracht, wofür man ihnen nur den Dank aussprechen kann.

Nicht nur diejenigen, die heute die Schandtaten beseitigen, die dort ins Meer gefallen sind, nein, auch die, die vom Meer leben - die also vom Tourismus leben, aber auch unsere Fischer, z. B. in Greetsiel -, werden dauerhafte Probleme bekommen. Letztere werden das heute eingebrachte Treibgut über Jahre in ihren Netzen haben. Wir müssen darauf schauen, dass unsere Fischer wie auch der Tourismus in unserer Region wirtschaften können und keine spürbaren Folgen dieses Unglücks befürchten müssen.

Ich freue mich auf die Diskussion im Ausschuss.

Danke.