

**Rede
von**

Matthias Arends, MdL

zu TOP Nr. 31

Abschließende Beratung

**Aufforderung zur Änderung der
Anlaufbedingungsverordnung (AnIBV)**

Antrag der Fraktion der AfD - Drs. 18/2766

während der Plenarsitzung vom 24.10.2019
im Niedersächsischen Landtag

Es gilt das gesprochene Wort.

Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen!

Zum Abend hin wird hier ein Thema aufgebracht, das eigentlich auch schon unter Tagesordnungspunkt 23, zu dem seitens der SPD-Fraktion Uwe Santjer gesprochen hat, hätte behandelt werden können. Oliver Schatta, ich danke dir für deine Ausführungen. Sie waren technisch hoch versiert - genau so, wie ich es von einem Handwerksmeister auch erwarte.

Daher will ich auf die ganzen Stichpunkte, die ich hier auf meinem kleinen Zettel stehen habe, jetzt auch gar nicht mehr eingehen.

Mir geht es darum, dass hier gesagt wurde, dass Berlin keine Fach- und Sachkompetenz hat. Diese Behauptung finde ich schon erstaunlich. Ich teile diese Auffassung jedenfalls nicht. Meine Vorrednerin, Frau Eilers, hat das auch schon gesagt.

Schauen wir uns einmal die Historie Ihres Antrags an. Er ist ja ziemlich deckungsgleich mit dem Antrag, den Ihre Fraktion im Bundestag eingebracht hat und der im Februar im dortigen Verkehrsausschuss behandelt worden ist, also in demselben Monat, in dem Sie den Antrag hier bei uns eingebracht haben.

Zu diesem Antrag hat am 17. Mai Uwe Schmidt aus Bremerhaven im Bundestag gesprochen. Bremerhaven liegt an der Nordseeküste, und die Menschen aus Bremerhaven haben sicherlich einen Bezug zur See und vor allen Dingen zur Küste. Außerdem kommt Uwe Schmidt aus dem Bereich der Hafenarbeit und hat seit vielen Jahrzehnten mit Schiffen zu tun.

Ich wollte Ihnen jetzt eigentlich beschreiben, wie meine Arbeit mit Schiffen ausgesehen hat. Aber wie gesagt, die technischen Ausführungen von Herrn Schatta waren schon ziemlich detailliert. Ich habe, bevor ich angefangen habe, hier im Landtag mit Ihnen zusammen diesen Dienst für das Land zu leisten, im Emdener Hafen gearbeitet, und zwar in einer Reparaturwerft für Schiffe.

Die Schiffe werden ja nicht nur im Wasser repariert, sondern auch außerhalb des Wassers. Sie werden über ein Trocken- oder ein Schwimmdock entnommen. Und da ist es sehr wohl erforderlich zu wissen, wie der Tiefgang eines solchen Schiffes ist: Kommt das Schiff mit ausreichendem Tiefgang? Wie ist es geballastet? Wie schnell kann man es entlasten? Wie ist der Rumpf geformt? - Diese ganzen Parameter dienen der Schiffsstabilität auch in der Zeit, in der das Schiff im Wasser ist. Insofern ist es, wie es Herr Schatta schon gesagt hat, zwingend erforderlich, mehrere Punkte zu berücksichtigen. Auch in dem Redebeitrag von Frau Eilers ist klar geworden, dass es nicht nur auf den Tiefgang ankommt.

Sie schreiben in Ihrem Antrag, dass Sie die Nr. 6 der Anlage zu § 1 Abs. 1 der Anlaufbedingungsverordnung dahin gehend ändern wollen, dass Schiffe mit einem Tiefgang von mehr als 10 m nicht mehr küstennah fahren dürfen. Aber das ist nicht ausreichend. In der Begründung Ihres Antrags sprechen Sie die „MSC Zoe“ an. Das ist ein 400-m-Schiff mit etwas mehr als 50 m Breite. Damit Sie sich das einmal bildlich vorstellen können: Dieses Schiff hat eine Länge von vier Fußballfeldern und ist fast so breit wie ein Fußballfeld einschließlich des Randstreifens. Es hat eine Bunkerkapazität wie ein kleiner Öltanker.

Nun könnte ich Ihnen noch zustimmen, dass man darüber reden müsste, ob man solche Schiffe tatsächlich in jeder Situation noch küstennah fahren lassen kann, unabhängig von Ladung und Sonstigem. Aber Sie heben in Ihrem Antrag nur auf den Tiefgang ab. Hier ist zunächst die Frage, welchen Tiefgang Sie überhaupt meinen: belastet, voll beladen oder unbelastet, also mit Leerfahrt? Wann soll diese Kategorie für ein Schiff gelten, das laut Papieren oder auch tatsächlich einen Tiefgang von nur 10 m hat?

Insofern ist Ihr Antrag zu einfach. Auch im Bundestag ist Ihnen schon gesagt worden, dass Ihr Antrag schlecht formuliert ist, schlecht vorbereitet ist und nicht die Realität trifft.

Einen Punkt möchte ich in meinen restlichen 57 Sekunden noch ansprechen. Und zwar möchte ich der Aussage von Frau Eilers zustimmen, dass diese Häufung zu

einer erhöhten Havariegefahr führen wird. Egal, ob die Verkehrswege diese Anzahl an Fahrzeugen zulassen - in welche Richtung auch immer, seewärts oder landwärts -: Die Havariegefahr kann man nicht absprechen. Deswegen bin ich hier nicht für Schnellschüsse, sondern möchte, dass wir den Untersuchungsbericht abwarten und danach klug entscheiden, so wie es z. B. bei der Havarie der „Glory Amsterdam“ durch das Havariekommando Cuxhaven gemacht worden ist.

Danke.