



Presseinformation

Nr. 109/2002

Kiel, Mittwoch, 20. März 2002

Sperrfrist: Redebeginn

Es gilt das gesprochene Wort!

Seeunfallsuntersuchungsgesetz

Wolfgang Kubicki, MdL
Vorsitzender

Dr. Christel Happach-Kasan, MdL
Stellvertretende Vorsitzende

Dr. Ekkehard Klug, MdL
Parlamentarischer Geschäftsführer

Christel Aschmoneit-Lücke, MdL

Joachim Behm, MdL

Dr. Heiner Garg, MdL

Günther Hildebrand, MdL

Joachim Behm: „Erpressungsversuch von Verkehrsminister Bodewig darf keinen Erfolg haben“

In seinem Redebeitrag zu **TOP 13** (Art. 2 Seeschiffahrtsanpassungsgesetz) erklärte der Schifffahrtsexperte der FDP-Landtagsfraktion, **Joachim Behm**:

„Eigentlich ist es immer ein Fest für uns als Opposition, wenn wir die Roten und die Grünen gegen ihre eigenen Genossen in Berlin ausspielen können, weil diese wieder einmal genau das Gegenteil von dem machen, was die Regierungsfaktionen in Kiel für richtig halten.“

Das Thema Seeunfallsuntersuchungsverfahren ist mir aber zu wichtig, als dass ich auf diese Schiene abheben will. Im Gegenteil, ich möchte mein ausdrückliches Lob an die hier im Hause vertretenen Fraktionen von SPD und Grünen richten, weil sie sich konsequent gegen den Berliner Regierungsentwurf zum Zweiten Seeschiffahrtsanpassungsgesetz gestellt haben und dies auch weiterhin tun.

Dies gilt insbesondere nach dem Erpressungsversuch von Bundesminister Bodewig, der die Aufrechterhaltung Mittel für die Rendsburger Kanalbrücke vom Verhalten der Landesregierung im Bundesrat abhängig machen wollte.

Liebe Kolleginnen und Kollegen,

Schleswig-Holstein ist als Küstenland in besonderem Maße anfällig für die Folgen möglicher Schiffsunfälle, sei es nun an der Nord- oder Ostseeküste. Wir sind gegenüber den Menschen in unserem Land auch in größerem Maße verpflichtet, sie vor den möglichen Folgen von Schiffsunfällen zu schützen. Nicht nur die Juristen unter uns wissen, dass ein

transparentes, öffentliches Untersuchungsverfahren dabei auch eine präventive, weil abschreckende Wirkung hat.

Insofern motiviert es auch Schiffseigner, entsprechende Sicherheitsmaßnahmen zu treffen und trägt somit zur Schiffssicherheit bei. Wir wollen daher alle, dass es bei einem solchen Verfahren bleibt.

Es wird dabei von keinem von uns negiert, dass das bisherige Recht dem IMO-Code über die Untersuchung von Seeunfällen angepasst werden muss. Darüber hinaus ist es notwendig, die europäische Richtlinie 1999/35/EG umzusetzen.

Es kann aber nicht sein, dass dieser Umstand dahingehend genutzt wird, das öffentliche Seeamtsverfahren mit der Möglichkeit des Widerspruches abzuschaffen. Das trifft auf unseren erheblichen Widerstand.

Liebe Kolleginnen und Kollegen,

seit dem ersten Referentenentwurf zum Zweiten Seeschiffahrtsanpassungsgesetz im Jahr 2000 laufen die Fachverbände gegen die Pläne des Bundeswirtschafts- und Verkehrsministeriums Sturm. Die Ablehnungsfront ist beeindruckend groß: Der Bundesrat, die Deutsche Schutzgemeinschaft Nordsee, der deutsche nautische Verein, der Verband der Schiffsingenieure, der Verband der See- und Hafenslotsen, die Bundeslotsenkammer, die Wasserschutzpolizei, der Bundesgrenzschutzsee, die Küstenländer und noch viele mehr, die ich hier nicht einzeln benenne, weil meine Redezeit begrenzt ist. Fest steht aber, dass ein Gesetzesvorhaben selten so einhellig von den Fachkundigen abgelehnt wurde.

Von Vertretern des Bundeswirtschafts- und Verkehrsministeriums wurden – wohl um die Verbände zu beruhigen - immer wieder Dinge falsch dargestellt. Diese falschen Darstellungen wurden dann von den Verantwortlichen der Regierung übernommen.

So wurde behauptet, die Seeämter würden erhalten bleiben. Das ist allerdings nur die halbe Wahrheit. Es ist nämlich auch so, dass die Seeämter nur noch in Fällen von Patentzugsverfahren tätig werden sollen, was im Vergleich zum heutigen Arbeitsaufwand nur 10-15 % der bisherigen Verfahren ausmacht. Das wird Schließungen zur Folge haben.

Es wurde auch behauptet, Auslands-Seeunfälle könnten nicht auf Grundlage des geltenden Seeunfallsuntersuchungsgesetzes aufgeklärt werden, was die Zustimmung zum Regierungsentwurf notwendig mache. Das ist falsch. Auslandsuntersuchungen sind mit ausländischen Behörden insbesondere auf der Grundlage des IMO-Codes möglich. Im übrigen führen die Seeämter bereits heute Auslandsuntersuchungen durch.

Ich verweise hierzu auf die Lektüre des Abschlussberichts der Danish Maritime Authority und des Seeamts Kiel zum Unfall der Prinz Richard.

Letztlich sind das alles nur Vorwände, um ein Gesetz zu rechtfertigen, das die Öffentlichkeit bei Unfällen auf See ausschließen soll. Es scheint zu unangenehm zu sein, wenn sich Bundesbeamte – wie bei der Pallasuntersuchung – öffentlich rechtfertigen müssen.

Ich bin froh, dass wir in diesem Hause anderer Meinung sind. Wer ordentliche Arbeit abliefern, der braucht die Öffentlichkeit nicht zu scheuen. Die FDP fordert die Landesregierung auf, das Gesetz – gemäß Antrag – im Bundesrat abzulehnen.“