



Luftkissenboot auf Probefahrt bei Emden: Maritimer Schlag

KÜSTE

Mit Tüten

Die Absicht einer Reederei, mit Luftkissenbooten nach Borkum zu jetten, offenbart eine paradoxe Rechtslage: Bei Flut ist der Bund fürs Watt zuständig, bei Ebbe das Land Niedersachsen.

An der Küste hatte der Name der Grafen Spee schon immer einen Ruf wie Donnerhall. Der kaiserliche Admiral Maximilian Graf Spee lehrte im Ersten Weltkrieg die Engländer das Fürchten, ehe er mit seinem Flaggschiff „Scharnhorst“ vor den Falklandinseln selber unterging.

Derzeit holt wieder einer aus der Sippe aus zu einem maritimen Schlag. Ein



Luftkissen-Reeder Spee
Ruf wie Donnerhall

Nachfahre gleichen Namens sucht die Entscheidung in heimischen Gewässern: im Watt bei Borkum.

Maximilian Graf Spee, Alleinvorstand der Reederei AG Ems, möchte als erster deutscher Schiffsunternehmer Luftkissenboote im regulären Fährverkehr einsetzen. Zur abgelegensten der ostfriesischen Inseln tuckern von Emden bisher vier Fährschiffe der gräflichen Reederei in zweieinhalb Stunden. Ein Luftkissenboot mit hundert Passagieren schafft die Strecke in 35 Minuten.

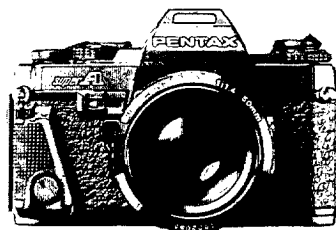
Mit amtlicher Genehmigung düste vorletzte Woche ein Luftkissenboot von „British Hovercraft“ probenhalber zwischen der Knock, einem Sperrwerk westlich von Emden, und Borkum hin und her. Den Lufttritt preist der Graf als „einfach unausweichlichen“ Schritt der ökonomischen Entwicklung.

Denn nur auf dem Luftkissen, so der Reeder, ließen sich die Kosten in Grenzen halten. Der hergebrachte Fährverkehr werde bei der absehbaren Einführung der 35-Stunden-Woche zu teuer: Der Preis für die Passage, die heute 38 Mark kostet, müsse dann um mindestens fünf Mark aufgesetzt werden. „Wer“, fragt der adlige Reeder, „kann das noch bezahlen?“

Aber das beeindruckt in Ostfriesland nicht und auch nicht in Hannover. In seltener Einmütigkeit setzen sich niedersächsische Landesbehörden, Naturschützer und Inselbewohner gegen den lärmstarken Schwebebootverkehr zur Wehr.

Kaum hatte das Bundesverkehrsministerium die Probefahrt erlaubt, geschah Erstaunliches. Landwirtschaftsminister Gerhard Glup (CDU), sonst für Umweltsünden gut (SPIEGEL 16/1983), riet dem Bundesverkehrsminister Werner Dollinger (CSU), die Erlaubnis zurückzunehmen. Der Verkehr mit Luftkissen-

Die größte Fotoschau der Welt.



Allen Foto- und Filmfreunden, die zu einem Besuch in Köln keine Gelegenheit haben, senden wir unsere Versandpreisliste zu. Postkarte genügt.

HANSA FOTO

Hansaring 97 • 5000 Köln 1

Ihr Zinssatz in Dänemark:

12%_{p.a.}

auf einem Sparkonto mit
24-monatiger Kündigungs-
frist in dänischen Kronen

- Hohe, stabile Zinssätze
- Keine Mindesteinlage
- Persönlicher, freundlicher Service
- Kapital sowie Zinsen sind frei von dänischen Steuern.

JYSKE BANK

Ihre Bank in Dänemark.

Auslandsabteilung, Vesterbrogade 9,
Postfach 298, Abt. 5206,
DK-1501 Kopenhagen V, Dänemark.

Bitte senden Sie mir weitere Informationen über Internationale Sparkonten in dänischen Kronen bei der Jyske Bank.

Vorname:
Herr/Frau

Nachname:

Strasse:

PLZ/Ort:

Land:

005206

Lanzarote, die faszinierende stille, strenge Feuer- und Lavainsel, hat drei bedeutende, größere Strandzonen bei Puerto del Carmen, Playa Blanca und La Caleta. Der Hauptort Arrecife, mit seinen beiden Castillos und seiner schönen Plaza Mayor, und das ehemalige Zentrum der Insel Teguise, ebenfalls mit Burg und schöner Kirche, sind die sehenswerten Inselorte. Die Montañas del Fuego, die feuerspeienden Berge, stehen darüber, die eindrucksvollsten unter den 300 Vulkanen des Eilandes.



La Palma mit seiner starken Bewaldung ist eine grüne Insel. Die reiche Pflanzenwelt der Hügel wechselt mit anmutigen Tälern. Bei Breña Baja und Puerto de Naos sind die wichtigsten Strandzonen entstanden. Santa Cruz de la Palma ist wegen seiner alten Bauten sehr sehenswert: 2 Kirchen, 4 Klöster, zahlreiche Adelshäuser werden vom Renaissance-Rathaus (1563) und dem Castillo Santa Catalina (16. Jahrhundert) gekrönt.

Gomera und Hierro, die kleinsten Kanaren-Inseln, waren lange Zeit beliebte Ausflugsziele von den anderen Inseln aus: Heute gibt es auf beiden Inseln bereits ein Staats-Hotel (Parador). Valverde auf Hierro und San Sebastian auf Gomera sind die malerischen Hauptorte der Vulkaneilande.

Durchschnittsluft- und -wassertemperaturen um 20°, die vielseitige Gastronomie der Inselwelt, ihre schönen Feste und ihre typische Folklore sowie die idealen Gegebenheiten für nahezu alle Sportarten machen die Kanaren zu einem kaum zu übertreffenden Herbst- oder Winterurlaubszentrum. An ihren Küsten oder im Binnenland. Die Kanaren - Ihr Urlaub 1983.

Informationen erhalten Sie vom Spanischen Fremdenverkehrsamt: Bethmannstr. 50, 6000 Frankfurt/Main (06 11) 28 57 60; Graf-Adolf-Str. 81, 4000 Düsseldorf (02 11) 37 04 67; Oberanger 6, 8000 München (089) 26 75 84; Ferdinandstr. 64-68, 2000 Hamburg (040) 33 08 84; von den Automobilclubs und allen Reisebüros.

Sonne. Meer. Und mehr.

booten, schrieb Glup, belaste die Natur „in unerträglicher Weise“.

Tatsächlich hatte die Landesregierung jeglichen Verkehr mit Luftkissenbooten im gesamten ostfriesischen Wattenmeer, auf trockengefallenen Watten wie an den Ufern generell verboten. Aber Dollinger daran zu erinnern hatte nur deklamatorische Bedeutung. Denn im Watt müssen sich die Niedersachsen ihre Kompetenzen mit dem Bund teilen.

Kein Friesenwitz: Bei Flut ist Bonn zuständig, bei Ebbe Hannover. „Mit jeder Flut“, so der Sprecher des Landwirtschaftsministeriums in Hannover, „kommt neues Recht.“

Nach dem Bundeswasserstraßengesetz sind Seewasserstraßen „die Flächen zwischen der Küstenlinie bei mittlerem Hochwasser oder der seewärtigen Begrenzung der Binnenwasserstraßen und der seewärtigen Begrenzung des Küstenmeeres“. Über allem Wasser vor dem Deich waltet der Bund, nur für das trockengefallene Watt gilt Landesrecht, gelten also auch die von Niedersachsen erlassenen Schutzauflagen.

Die paradoxe Rechtslage wurde vom Verwaltungsgericht Oldenburg schon 1976 bestätigt. Damals ersuchte der Küchenmeister Reemt Ulrichs von der Insel Baltrum den Regierungspräsidenten in Aurich um Erlaubnis, mit einem selbstgebastelten Luftkissenboot übers trockene Watt zu brausen. Das Gericht gab der ablehnenden Entscheidung des Regierungspräsidenten recht. Im Nassen dürfe der Küchenmeister sein Gefährt ausprobieren, auf trockenen Wattflächen jedoch nicht.

Da Graf Spee mit seiner Luftkissenarmada aber nur über Wasser reiten will, braucht er sich um das niedersächsische Landesrecht nicht zu scheren. Reeder Spee: „Was Glup sagt, interessiert mich nicht.“

Für die bundesrechtliche Zulassungsprüfung ist die Seeschiffahrtstraßen-Ordnung maßgeblich. Danach können für den Betrieb von Luftkissenfahrzeugen Auflagen gemacht werden, die „die von der Schifffahrt ausgehenden schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundesimmissionsschutzgesetzes verhindern“.

Diese Prüfung, fürchten Umweltschützer, legt weniger strenge Maßstäbe an als das niedersächsische Naturschutzgesetz. Ob die bis zu 90 Dezibel Lärm aus den Luftkissenbooten Seehunde vertreiben oder seltene Vögel beim Brüten stören, erscheine einem Wasser- und Schifffahrtsamt, das den Seeverkehr im Auge hat, nicht so erheblich wie etwa einem beamteten Naturschützer des Landes.

Den Naturschützern gilt das Wattenmeer als eine der ökologisch wichtigsten Zonen der Erde. So unvergleichlich nährstoffreich ist der Nordsee-Schlick, daß er rund 4000 Tier- und Pflanzenarten, mehr als irgendwo sonst in den gemäßigten Breiten des Atlantiks und seiner Randmeere, Lebensraum bietet; viele von ihnen haben sich der Gezeiten-Dynamik des Watts perfekt angepaßt und können nur unter dessen speziellen Bedingungen überleben.

Ein auf Dauer genehmigter Luftkissenverkehr nach Borkum hätte nach Expertenmeinung denn auch schwerwiegende Folgen, zumal auch anderen Schwebboot-Fans das Watt dann nicht mehr verschlossen bliebe. Wenn Spee die Erlaubnis bekomme, warnte im „Ostfriesischen Kurier“ der Parlamentarische Staatssekretär im Bundeslandwirtschaftsministerium, Wolfgang von Gel-



Borkum-Fähre „Emsland“
Unausweichlicher Schritt

dern, müßten Luftkissenboote auch als Sportfahrzeuge zugelassen werden.

Doch nicht nur Naturschützer kommen dem Luftkissen-Reeder Spee in die Quere. Auch Borkumer wollen die schnellen Boote nicht. Zwar ist vielen der rund 8000 Insel-Bewohner die Vorstellung durchaus angenehm, per Luftkissenboot schneller zum Festland und zurück zu gelangen; Arztbesuche oder Einkaufsfahrten ließen sich in weniger als einem Tag abwickeln.

Aber die Hovercraft-Flitzer brächten nach Borkum, was die Insulaner gar nicht gerne sähen. Statt der Langzeit-Urlauber, die im Schnitt 16 Tage bleiben, kämen womöglich vor allem Tagesgäste. „Die bringen sich“, prophezeit Borkums Kurdirektor Hans-Peter Heimes, „alles im Türkentoffer mit. Dann schmeißen sie ihre Tüten an den Strand und vergaulen unsere Stammgäste.“ ♦