

Saubere See

Mit fragwürdigen Methoden versucht die Bundeswehr, Sportbootfahrer aus einem größtenteils in internationalen Gewässern liegenden Schießgebiet zu vertreiben.

Wenn die Waffen schweigen, dann werden auf dem Schießplatz Todendorf an der Hohwachter Bucht mitunter die Truppenführer laut. „Sie müssen mal einen Bataillonskommandeur hören, wenn eine Einheit mit dem Ausbildungsprogramm nicht durchkommt“, empfiehlt Platz-Kommandant Oberstleutnant Klaus Wernicke.

Sommeralltags von neun bis 20 Uhr, im Winterhalbjahr von zehn Uhr an und zweimal die Woche auch nachts ballert's und belfert's normalerweise bei Todendorf aus Bundeswehrrohren auf die Ostsee hinaus, was das Schießzeug hält — in einer Region, der unter anderen Umständen ein hoher Freizeitwert zukommen würde.

Mit scharfer Munition feuern Maschinengewehre und 20-Millimeter-Zwillinge auf die Zieldarstellungskörper, die — meist im Drei-Minuten-Rhythmus — von „Bronco“-Zielschlepp-Flugzeugen, Fiat-G-91-Düsenmaschinen oder „Noratlas“-Transportern über die Hohwachter Bucht gezogen werden. Radargesteuerte „L-70“-Flak und Kanonen der Flak-Panzer „Gepard“ halten auf die fliegenden

Der Lagevorteil von Todendorf wie von Putlos — ein Vorfeld, in dem es bloß Wasser gibt — ist freilich zugleich auch ein Handikap: Die „Gefahrenzone“, in der beim Scharfschießen die Granaten krepieren und die Splitter fliegen, reicht bis zu zehn Seemeilen (fast 19 Kilometer) über die Drei-Meilen-Grenze hinaus; nur in der Drei-Meilen-Zone aber haben Bund und Länder Polizeigewalt. Nur dort können sogenannte Warngelände eingerichtet werden, die während der Schießzeiten weder ein Berufsseemann noch ein Hobby-Schiffer befahren darf.

Jenseits der Hoheitsgrenze beginnt die hohe See, auf der jeder schippern kann, wie es ihm beliebt, sofern er sich nur an die in der international verbindlichen Seestraßenordnung festgelegten



Ostsee-Schießplatz Todendorf: Ballern und Belfern an der Freizeitküste

Regierungsdirektor Hans Heinrich Scharnberg von der Wehrbereichsverwaltung I in Kiel wiederum weiß, daß in Feuerpausen oft genug „Leute in ohnmächtiger Wut an den teuren Waffen“ herumsitzen: Weil Küstenfrachter, Angelboote oder Sportskipper in das rund 200 Quadratkilometer große Ostsee-Schussfeld geraten, muß den Kanonieren, Richtschützen und Truppiers insbesondere im Sommer „bis zu dreißigmal am Tag“ (Wernicke) vom Kontrollturm Untätigkeit befohlen werden — „Feuer einstellen. Keine Sicherheit“.

Von April 1976 bis März 1977 kam es so beispielsweise zu 551 Ausfallstunden. Jede kostete die Bundeswehr angeblich rund 9100 Mark; der Gesamtschaden betrug danach über fünf Millionen, und nach Schätzungen der Wehrbereichsverwaltung wird die nächste Zwölf-Monats-Verlustabrechnung sogar noch um 20 Prozent höher ausfallen.

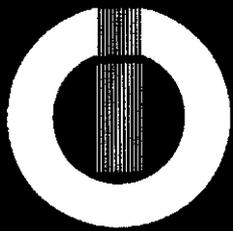
Schießscheiben, vom wenige Kilometer östlich gelegenen Übungsplatz Putlos böllert gelegentlich auch noch die Artillerie seewärts. Und über die Köpfe der unverdrossen Erholungsuchenden hinweg, die sommertags am verwilderten Strand liegen oder draußen auf dem Meer schippern, jaulen im Tiefflug „Starfighter“.

Denn „in der ganzen Bundesrepublik, ja, in Europa“, behauptet Bundeswehrbeamter Scharnberg, gebe es keinen von der Lage her gleich gut geeigneten Platz. Zumindest gibt es kein europäisches Land, wo mitten in einem Feriengebiet von eigenen oder gar fremden Truppen soviel herumgeballert wird. Jeder Luftabwehrsoldat muß während seiner Ausbildung mindestens einmal zum Scharfschießen auf fliegende Ziele an die ostholsteinische Wasserfront: amerikanische, britische und holländische Waffenbrüder eingerechnet rund 18 000 Mann im Jahr.

Verkehrsregeln hält. Und die Besatzungen der in der Hohwachter Bucht patrouillierenden Marine-Wachboote können Schiffen, die dort in die Gefahrenzone einlaufen, denn auch nur freundlich empfehlen, wieder abzudrehen.

Zwar wurden die einheimischen Fischer inzwischen geködert. Gegen die Zusicherung, die Gefahrenzone während der Schießzeiten zu meiden, kassieren 251 Berufsfischer Jahr für Jahr rund 1,5 Millionen Mark Entschädigung, im Einzelfall bis zu 6000 Mark.

Weitere Bemühungen jedoch, vor Todendorf und Putlos, wie Scharnberg es gern möchte, „die See sauberzuhalten“, blieben bislang ohne Erfolg. Eine Extraverordnung, die wenigstens Schiffen unter bundesdeutscher Flagge in der Hohwachter Bucht die Freiheiten der hohen See beschneidet, lehnte das Bonner Verkehrsministerium ab — denn, so die Wasser- und Schifffahrtsdi-



INSOR

Integrale Sicherheits-Systeme
und -Organisation

Wir sind Berater
Generalplaner
und Generalunternehmer
für die
Lösung der
Sicherheitsprobleme
in Ihrem
Verantwortungsbereich.

Sicherheit
technischer Prozesse
Objektsicherung
Schadensminderung
Planung, Organisation
in
Industrie
Banken
Verwaltungen und
Dienstleistungsunternehmen



In Deutschland

INSOR

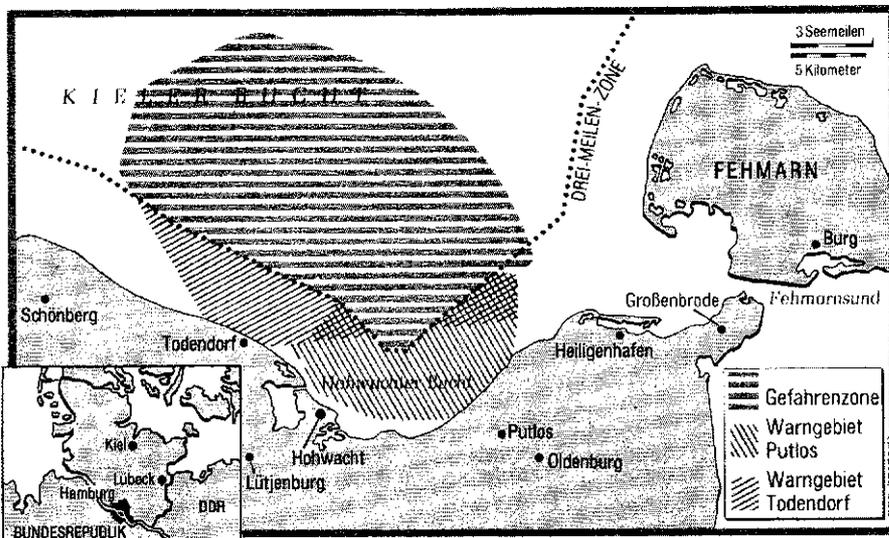
Zweitvermessung der
Dörner-System GmbH
Postfach 17 24 · D-7990 Friedrichshafen I
Tel. (0754) 25058 · Telex (07) 34206



In der Schweiz

INSOR AG

Hörschmattstr. 34 · CH-8037 Zürich
Tel. (0)601 36 · Telex 59354



reaktion Nord, „eine Diskriminierung deutscher gegenüber ausländischen Schiffen würde keiner verstehen“.

So muß die Luftverteidigung erst mal mit den „Störern“ weiter leben; vor allem mit den Seglern und Motorbootfahrern, denen die Bundeswehr „rund die Hälfte“ der erzwungenen Schießpausen anlastet — und die ihrerseits nicht durchweg schlucken mögen, daß ihnen die Bundeswehr samt Nato-Freunden eines der schönsten Freizeitreviere verhunzt.

Vorwiegend sind es nach Erkenntnissen der Bundeswehr Segler, die von den Yachthäfen und Marinas der Kieler Bucht aus Wochenendtörns in die Gewässer um Fehmarn unternehmen, sowie Urlaubsreisende auf eigenem Kiel via Fehmarnsund in die mittlere und östliche Ostsee. Daß sie vor Hohwacht womöglich die Verteidigungsbereitschaft der Nato in Unordnung bringen, müssen sie nicht wissen: „Nachrichten für Seefahrer“ mit den Schießzeiten von Todendorf und Putlos hängen meist nur in den Häfen der Berufsschiffahrt aus; weder sind die Reichweiten der Todendorfer Zwillinge in den Seekarten eingetragen, noch weisen Markierungstonnen darauf hin.

Bereit, „zu jedem Mittel zu greifen“ (Scharnberg), bot sich der Bundeswehr jüngst Gelegenheit, ersatzweise für die ganze Zunft eine Minderheit von Seglern — wie es einer der Betroffenen sieht — „in Sippenhaft zu nehmen“: die Segler-Vereinigung Heiligenhafen (SVH), die neben ihrem Hafen am Fehmarnsund ein Grundstück kaufen will, auf dem ihr Klubhaus steht; Segler aus Großenbrode, die ihre Steganlagen erweitern wollen; die Gemeinde Hohwacht, die in der Hohwachter Bucht einen neuen Bootshafen bauen möchte. Denn gemeinsam ist allen drei Projekten, daß sie ohne Zustimmung des Bundes nicht realisiert werden können.

Das Grundstück, das die SVH erwerben will, gehört der Bundes-Wasser- und Schifffahrtsverwaltung; im

Großenbroder Hafen ist der Bund Pachtherr; die Wasserfläche, an der die Hohwachter ihren Hafen anlegen wollen, müßte ebenfalls von der Wasser- und Schifffahrtsbehörde angepachtet werden — Umstände wiederum, die es der Bundeswehr als „Organ des Bundes“ erlauben, bei den drei Planungen ihre „militärischen Belange zu vertreten“.

In Entwürfen von „Gestattungsverträgen“, von denen sie ihre Zustimmung abhängig macht, setzte die Wehrbereichsverwaltung Heiligenhafener, Großenbroder und Hohwachter unter anderem so „unter Druck“ (zweiter SVH-Vorsitzender Fred Schäfer): Sie sollen

- ▷ ihre Häfen für alle Sportboote sperren, die in einem deutschen Hafen westlich von Fehmarn beheimatet sind (ausgenommen Secnot-Fälle),
- ▷ für jedes Boot aus den diskriminierten Heimathäfen, das dennoch an den Stegen von Heiligenhafen, Großenbrode oder Hohwacht festmacht, eine „Vertragsstrafe“ in Höhe von 1000 Mark „pro angefangenen Tag und Boot“ zahlen.

Daß diese merkwürdigen Auflagen der Todendorfer Luftabwehr zu einem freieren Schußfeld verhelfen könnte ist freilich nicht recht einzusehen. Einerseits wäre das Anlaufverbot der drei Häfen kaum zu überwachen, andererseits blieben den Seglern aus dem Westen in den Gewässern Fehmarns und Ostholsteins noch genügend andere Hafenplätze, die anzulaufen sich lohnt.

Gegen die „Knebelverträge“ (Schäfer) mobilisierten die Segler mittlerweile auch einen prominenten Sportsfreund — Bundesfinanzminister Hans Apel, der in Heiligenhafen seinen Küstenkreuzer „Pitt II“ liegen hat.

„Als begeisterter Segler“ hat Apel inzwischen seinen „Kollegen Verteidigungsminister Georg Leber um eine Regelung gebeten, die den Interessen der Segler entgegenkommt“.