

Schutzgemeinschaft Deutsche Nordseeküste e.V.
Der Vorsitzter



26316 Varel
Zum Jadebusen 179
Tel.: 04451 81006
Fax: 04451 860798
sdn.varel@web.de
www.sdn-web.de

Bundesministerium für Verkehr
und digitale Infrastruktur
Herrn Minister
Christian Schmidt
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

Husum, den 18.12.2017

Havarie des Frachters „Glory Amsterdam“ am 29. Oktober vor Langeoog

Sehr geehrter Herr Minister,

die Schutzgemeinschaft Deutsche Nordseeküste e. V. ist ein überregionaler Dachverband, der 1973 ins Leben gerufen wurde, um Kommunen, Gebietskörperschaften, Vereinen und anderen Organisationen als Sprachrohr zu dienen. Heute vertritt die SDN rund 200 Kommunen, Landkreise, Naturschutzvereine, Institute, Verbände und Einzelmitglieder. Unser Ziel ist es, die Eigenarten und Schönheiten der Nordsee, des Wattenmeeres und der angrenzenden Küste vor schädigenden Eingriffen durch den Menschen zu schützen. Wir sehen dieses Gebiet aber auch als Wirtschafts- und Lebensraum des Menschen an, der gesichert und gestaltet werden muss.

Als vor 19 Jahren der brennende Holzfrachter „Pallas“ vor der Nordseeinsel Amrum strandete, waren wir in großer Sorge. Trotz des Einsatzes von Hubschraubern und mehreren Schleppschiffen konnte diese Strandung nicht verhindert werden.

In den darauffolgenden Jahren wurde – nicht zuletzt aufgrund von Forderungen unseres Umweltverbandes – vieles für mehr Sicherheit an den deutschen Küsten von Nord- und Ostsee getan. So wurden als Ergebnis der Aufarbeitung der „Pallas“-Havarie unter anderem das Havariekommandos in Cuxhaven als gemeinsame Koordinierungseinrichtung von Bund und Küstenländern eingerichtet sowie das vorhandene Notschleppkonzept überprüft und unter anderem um sogenannte „Boardingteams“ erweitert. Zur Umsetzung des Konzeptes werden von der Bundesregierung besonders leistungsfähige, auch flachwassertaugliche Notfallschlepper vorgehalten.

Durch die Strandung des Frachters „Glory Amsterdam“ am 29. Oktober vor der Insel Langeoog sind wir sehr beunruhigt und fordern eine zügige Aufklärung der Frage, warum sie nicht verhindert werden konnte. Wir fordern dringend eine Antwort, welches Glied der Rettungskette versagt hat, so dass durch das Einsatzkonzept des Havariekommandos bei keinesfalls extremen Wetterbedingungen das Ziel des Notschleppkonzeptes der Bundesregierung, die Verhinderung der Strandung eines havarierten Schiffes, nicht erreicht wurde.

Die Erfahrungen mit anderen Havarien haben nach der „Pallas“-Havarie immer wieder die Fähigkeiten der eingesetzten Notschlepper und ihrer Besatzungen bestätigt. So wurde etwa

- 1999 der Massengutfrachter „Lucky Fortune“, der ebenfalls ohne Ladung trotz ausgebrachter Anker mit ausgefallenem Motor auf Sylt zutrieb, bei Orkan zwei Stunden vor der Strandung erfolgreich durch einen Notschlepper gesichert,
- 2011 das Containerschiff „Maersk Jennings“, das nach einem Maschinenausfall vor der ostfriesischen Küste trieb, bei schwerem Sturm vor einer Strandung erfolgreich durch einen Notschlepper gesichert,
- 2015 der unbeladene Tanker „Silver Carla“, der westlich Helgoland einen Maschinenausfall hatte und auf das niedersächsische Wattenmeer zutrieb, bei schwerem Sturm über mehrere Tage vor einer Strandung erfolgreich durch einen Notschlepper gesichert.

Nach den uns vorliegenden Informationen, die unter anderem auf Presseberichten, Zeitungsartikeln und Pressemitteilungen des Havariekommandos beruhen, war der Notschlepper „Nordic“ bereits um 8:10 Uhr innerhalb der im Notschleppkonzept vorgesehenen Zeit rechtzeitig einsatzbereit bei der „Glory Amsterdam“ eingetroffen, um eine Notschleppverbindung herzustellen. Nach eigenen Angaben hatte das Havariekommando die Gesamteinsatzleitung um 9:45 Uhr, neun Stunden vor der Strandung gegen 18:45 Uhr, übernommen. Für uns stellt sich die Frage, warum erst vier Stunden später, nach Presseberichten nach 12:30 Uhr, mit dem Herstellen einer Notschleppverbindung begonnen wurde.

Ebenso ist es für uns verwunderlich, dass das Aufwischen des Boarding-Teams Nordsee vom Notschlepper „Nordic“ durch einen Hubschrauber der Bundespolizei erfolglos blieb. Sowohl bei der Besatzung des Notschleppers „Nordic“ als auch bei den Besatzungen der Hubschrauber der Bundespolizei handelt es sich nach unserer Kenntnis um exzellent ausgebildete, hochmotivierte Seeleute und Luftfahrzeugführer.

Nach Medienberichten begründet das Havariekommando die erfolglosen Aufwischversuche mit der schlechten Wetterlage, obwohl an diesem Tag in der Deutschen Bucht ohne Einschränkungen mehrfach Lotsen von anderen, zivilen Hubschraubern versetzt wurden. Diese Hubschrauber der Firma Wiking Helikopter, die von Wilhelmshaven-Mariensiel aus im Auftrag Ihres Ministeriums den Lotsenversetzdienst durchführen, stehen bei Havarien zusätzlich zu den Hubschraubern der Marine und der Bundespolizei für Einsätze des Havariekommandos zur Verfügung.

Sollte tatsächlich die Wettersituation beim Havaristen zu schlecht gewesen sein, hätte unseres Erachtens eine Aufnahme des Boarding-Teams durch den Hubschrauber in windgeschützteren Gewässern, zum Beispiel in der Jade im Bereich „Minsener Oog“, erfolgen können. Diese Maßnahme wurde nicht durchgeführt. Stattdessen wurde mit hohem Zeitaufwand das Boarding-Team Ostsee von Warnemünde aus auf die „Glory Amsterdam“ gebracht.

Daher fragen wir Sie, welche Maßnahmen in den Einsatzkonzepten und Verfahrensanweisungen des Havariekommandos vorgesehen sind, um

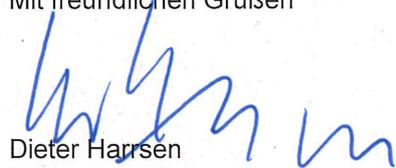
- bei Verständigungsproblemen mit dem Havaristen die Kommunikation zu verbessern, z. B. durch das Absetzen eines Lotsen oder eines HK-On-Scene-Coordinators,
- bei Einsatz eines Notschleppers rechtzeitig Einsatzkräfte zur Herstellung einer Notschleppverbindung auf dem Havaristen absetzen zu können, z. B. durch die Alarmierung der Boarding-Teams Nordsee und Ostsee,
- bei witterungsbedingten Problemen beim Aufwischen des Boarding-Teams durch einen Hubschrauber den Einsatz eines solchen Teams auf dem Havaristen möglich zu machen, z. B. durch die Verlegung in windgeschütztere Gewässer,

- bei Weigerung eines Havaristen eine schiffahrtspolizeiliche Anordnung zur Annahme von Notschlepphilfe durchzusetzen, z. B. durch das Absetzen von Vollzugskräften
- bei der Vorbereitung eines Notschleppesinsatzes den Havaristen über das geplante Vorgehen zu informieren, z. B. durch Übersendung von bebilderten, mehrsprachigen Handlungsanweisungen über InMarSat-Fax oder E-Mail.

Sehr geehrter Herr Minister, wir erwarten von Ihnen, dass Sie diese Fragen zeitnah, unabhängig vom Abschluss der Ermittlungen und von der Veröffentlichung des Berichtes der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung, beantworten oder uns mitteilen, welche erforderlichen fachlichen und politischen Konsequenzen Ihr Ministerium ziehen wird, falls diese Fragen nicht zeitnah beantwortet werden können.

Aufgrund der erheblichen Bedeutung dieses Falles wurde dieses Schreiben als „offener Brief“ verfasst, den wir mit Maßnahmen der Presse- und Öffentlichkeitsarbeit begleiten werden.

Mit freundlichen Grüßen



Dieter Harsen
Vorsitzer der SDN