Schutzgemeinschaft Deutsche Nordseeküste e.V. Der Vorsitzer



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 24.1.2018

Offener Brief zur Havarie des Frachters »Glory Amsterdam« am 29. Oktober vor Langeoog

Sehr geehrter Herr Minister,

Ihr Herr Staatsekretär hat auf mein Schreiben vom 18.12.2017 mit Schreiben vom 5.1.2018 reagiert, ohne eine einzige meiner zehn Fragen, von denen einige ausdrücklich in Spiegelstrichen gefasst waren, zu beantworten. Das Schreiben Ihres Herrn Staatssekretärs enthält nur eine Aussage: Unter der Einsatzleitung des Havariekommandos sei bei der Havarie der »Glory Amsterdam« hervorragende Arbeit geleistet worden.

Dass »nach jeder Einsatzlage« »der Einsatz aller Kräfte intern überprüft« wird, »um etwaige Probleme beim nächsten Einsatz zu vermeiden«, ist für uns selbstverständlich. Dass der schwere Seeunfall der »Glory Amsterdam« »zurzeit von der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung und der Wasserschutzpolizei (leider in nicht öffentlicher Verhandlung) untersucht« wird, ist uns ebenfalls bekannt. Das vom für die »Maritime Notfallvorsorge« zuständigen Fachreferat WS 22 erstellte und durch den Parlamentarischen Staatssekretär in Ihrem Auftrag an uns versandte Standard-Antwortschreiben vom 5.1.2018 lässt nicht nur nicht unsere Fragen unbeantwortet, sondern verstärkt unsere Sorge um die Sicherheit unserer Küste.

Wenn ein Havarist zehn Stunden durch deutsche Küstengewässer getrieben und schließlich gestrandet ist, dann kann Ihr Haus doch nicht allen Ernstes von einer hervorragenden Arbeit sprechen. Sollte das wirklich der Beurteilungsmaßstab Ihres Hauses sein, dann bewahre uns Gott vor dramatischeren Ereignissen.

Dass es nicht zum Verlust von Menschenleben oder zu Umweltschäden gekommen ist, war reines Glück, weil die Wetterbedingungen zwar schwierig, aber nicht extrem waren, die »Glory Amsterdam« keine Ladung hatte und zudem über eine Doppelhülle bei den Brennstofftanks verfügt. Dass insbesondere die Besatzung des Notschleppers »Nordic« in schwerem Wetter in der Flachwasserzone mit heftigen Grundseen bis an die Grenze ihrer Einsatz- und Leistungsfähigkeit gegangen ist, um die Strandung der »Glory Amsterdam« zu verhindern, haben wir mit großem Respekt verfolgt und danken diesen Seeleuten für ihre hervorragende, unverzichtbare Arbeit. Die trotz der Bemühungen der Besatzungen der Notschlepper »Nordic« und »Mellum«, der Boarding-Teams Nordsee und Ostsee, der beteiligten Bundespolizei-Hubschrauber, der Beschäftigten in der Verkehrszentrale und im Havarie-kommando nicht verhinderte Strandung ist der Anlass für unseren »Offenen Brief«. Hervorragende

Arbeit haben nach der Strandung die holländischen Berger geleistet. Diese hervorragende Arbeit war allein Sache der Berger, die das Havariekommando sich nicht zurechnen kann.

Ich habe volles Verständnis, wenn Ihr Herr Staatssekretär derzeit nicht alle Fragen beantworten konnte – aber als Antwort in einem Standardschreiben Nebelkerzen zu werfen, ist an Missachtung gegenüber der Küstenbevölkerung nicht zu überbieten. Wir, die Küstenbevölkerung, haben einen Anspruch darauf, zu erfahren, wie und ob die staatlichen Sicherheitssysteme greifen. Denn wir sind mit unserer Natur und unserer Wirtschaft die Leidtragenden, wenn es zu einer Umweltkatastrophe kommt. Daher haben wir als Schutzgemeinschaft Deutsche Nordseeküste, die für rund 200 Küstenkommunen, Landkreise, Naturschutzvereine, Institute, Verbände und Einzelmitglieder spricht, das Recht und auch die Pflicht, Fragen nach den Ursachen der Strandung zu stellen – und den Anspruch, dass diese Fragen nach bestem Wissen und Gewissen beantwortet werden.

Nach Auffassung der Schutzgemeinschaft Deutsche Nordseeküste e. V. muss ein zeitgemäßes staatliches maritimes Unfallmanagement in den Einsatzkonzepten und Verfahrensanweisungen Maßnahmen vorsehen, 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 Aufwinschen 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 schifffahrtspolizeiliche Anordnung zur Annahme von Notschlepphilfe durchzusetzen, z. B. durch das Absetzen von Vollzugskräften,
- bei der Vorbereitung eines Notschleppeinsatzes den Havaristen über das geplante Vorgehen zu informieren, z. B. durch Übersendung von bebilderten, mehrsprachigen Handlungs-anweisungen über InMarSat-Fax oder E-Mail.

Sehr geehrter Herr Minister, wir erwarten von Ihnen erneut, dass Sie die Fragen aus unserem Schreiben vom 18.12.2017 – unabhängig vom Abschluss der Ermittlungen und von der Veröffentlichung des Berichtes der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung – zeitnah 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 und der unbefriedigenden Beantwortung unserer Fragen wurde auch dieses Schreiben als »offener Brief« verfasst, den wir mit Maßnahmen der Presse- und Öffentlichkeitsarbeit begleiten werden.

Mit freundlichen Grüßen

Dictor Harrson

Vorsitzer der SDN