

An die  
Damen und Herrn Mitglieder des  
Ausschusses für Verkehr  
und digitale Infrastruktur  
des Deutschen Bundestages

26316 Varel  
Zum Jadebusen 179  
Tel.: 04451 81006  
Fax: 04451 860798  
sdn.varel@web.de  
www.sdn-web.de  
Vorsitzer:  
Landrat Dieter Harrsen  
Tel. 04841 67-362  
landrat@nordfriesland.de

Husum, den 26.2.2018

**Beratung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur des Deutschen Bundestages  
zum Thema „Strandung des Frachter Glory Amsterdam vor Langeoog“**

Sehr geehrte Damen und Herren,

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.

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 wurde als Ergebnis der Aufarbeitung der „Pallas“-Havarie unter anderem das Havariekommando in Cuxhaven als gemeinsame Koordinierungseinrichtung von Bund und Küstenländern eingerichtet sowie das vorhandene Notschleppkonzept überprüft und unter anderem um sogenannte „Boarding-Teams“ erweitert. Zur Umsetzung des Konzeptes werden von der Bundesregierung besonders leistungsfähige, auch flachwassertaugliche Notfallschlepper vorgehalten.

Die Strandung der „Glory Amsterdam“ am 29. Oktober 2017 vor der Insel Langeoog hat uns sehr beunruhigt. Wir fordern zügige Antworten auf die Frage, wieso ein Frachter fast zwölf Stunden hilflos durch die Deutsche Bucht treiben konnte und warum die Strandung trotz Havariekommando, Notschleppkonzept und modernster Notschlepper nicht verhindert werden konnte.

In zwei „offenen Briefen“ haben wir uns daher an das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur gewandt. Eine abschließende Antwort steht noch aus.

Auch die Informationsveranstaltung über die Strandung der „Glory Amsterdam“ am 19. Januar 2018 in Aurich, zu der der niedersächsische Umweltminister Olaf Lies dankenswerterweise eingeladen hatte, hat bei den niedersächsischen Küstenkreisen, die Mitglied der SDN sind, Unmut und Besorgnis erregt.

Der Leiter des Havariekommandos (HK), Hans-Werner Monsees, berichtete in dieser Informationsveranstaltung von elf „Optimierungsmöglichkeiten“. Seine Kernbotschaft war nach Angaben unserer anwesenden Mitglieder und der berichtenden Presse, dass er auf eine unzureichend ausgestattete Flotte habe zurückgreifen müssen, dass dies der Grund für die Strandung sei und dass das HK personell und materiell besser ausgestattet werden müsse, um derartige Strandungen künftig zu verhindern.

Zum einen fragen wir uns, wieso das HK diese Defizite nicht schon vor Jahren festgestellt und beseitigt hat, zum anderen haben wir erhebliche Zweifel daran, ob die „Optimierungsmöglichkeiten“ zielführend sind. Vielmehr haben wir den Eindruck, dass der Leiter des HK von den für uns offensichtlichen Hauptgründen für die nicht verhinderte Strandung ablenken will: Nicht an Herrn Monsees‘ offiziell genannten elf Punkten liegt es, dass das staatliche maritime Unfallmanagement versagt hat – ursächlich waren vielmehr Schwachstellen in den Einsatzkonzepten und Verfahrensanweisungen des HK.

Zu diesen Optimierungsvorschlägen im Einzelnen:

1. Eine **Verlegung des Boardingteams Nordsee an Land** führt zu einer Verzögerung bei dessen Einsatz, wenn es nicht mehr an Bord des Notschleppers am Einsatzort ist und von dort aus versetzt werden kann, sondern erst von Land zum Einsatzort gebracht werden muss.
2. **Optimierte Winschflächen auf allen Notschleppern** können, wie auch Hubschrauber mit geeigneter Schwerwetter-Windenausstattung, hilfreich sein. Im vorliegenden Fall war aber nach unserem Eindruck nicht die Winschfläche auf einem der Notschlepper das Problem. Zu hinterfragen ist, ob das eingesetzte Fluggerät geeignet war und ob die Zusammenarbeit der für „Komplexe Schadenslagen“ vorgesehenen Hubschrauber mit den Notschleppern in der Vergangenheit intensiv genug geübt wurde.
3. Die **Ersatzbeschaffung „Mellum“ durch ein optimiertes Mehrzweckschiff** wäre zwar hilfreich. Sie wurde bereits vom Haushaltsausschuss des Bundestages beschlossen. Der Ball liegt im Feld der Verwaltung, den Beschluss zügig umzusetzen. Die Verhinderung der Strandung scheiterte aber nicht an der Leistungsfähigkeit oder suboptimalen Notschlepperausrüstung des eingesetzten Notschleppers „Nordic“, sondern nach unserem Eindruck an den unzureichenden Einsatzkonzepten und Verfahrensanweisungen des HK.
4. Die **Ausstattung aller Notschlepper mit Notschleppdraggen** kann hilfreich sein und wurde sowohl im Abschlussbericht der „Expertenkommission „Havarie Pallas“ (Februar 2000) als auch in der Endfassung des Abschlussberichtes „Teilprojekt 1 ‚Notschleppen‘“ des BMVI (Mai 2001) als Verbesserungsmaßnahme vorgeschlagen. Der eingesetzte Notschlepper „Nordic“ verfügt nach unserer Kenntnis aber bereits über solche Draggen mit einer Belastbarkeit von 100 t. Nach unserem Wissen dient dieses Verfahren ausschließlich zum Verlegen von Bohrplattform-Ankern bei ruhiger bis mäßiger See. Weltweit wurde bisher keine einzige Strandung eines Havaristen bei schwerem Wetter durch den Einsatz solcher Notschleppdraggen verhindert. Bei flachem Wasser, acht Metern

Wellengang und schweren Grundseen wäre der Einsatz der Draggen unverantwortlich gewesen, weil der Notschlepper und seine Besatzung in höchste Gefahr hätten geraten können.

5. Das Vorschreiben von **Festpunkt-/Notschleppgeschirr auf allen größeren Schiffen** war bereits die Empfehlung Nr. 16 aus dem Abschlussbericht der „Unabhängigen Expertenkommission Havarie Pallas“, der dem Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen am 16. Februar 2000 in Berlin vorgelegt wurde. Bis heute wurde sie von der Bundesregierung nicht bei der internationalen Weltschiffahrtsorganisation IMO durchgesetzt.

6. Eine **Kontrolle, ob die Besatzung die Notfallprozeduren beherrscht**, ist hilfreich. Nach unserem Eindruck hätte diese Strandung allerdings auch bereits verhindert werden können, wenn die Schiffsführung des Havaristen durch Übersendung von (bebilderten) Verfahrensanweisungen über die vorgesehenen Notschleppmaßnahmen informiert worden wäre. Ein an Bord abgesetzter Lotse oder **HK-On-Scene-Coordinator** hätte sie dem Kapitän zusätzlich erläutern können.

7. **Sicherheitshinweise für Ankerlieger bei extremen Wetterlagen** können hilfreich sein. Wir sind aber der Auffassung, dass die Strandung des mehr als zwölf Stunden vor Anker treibenden Havaristen hierdurch nicht hätte verhindert werden können.

8. Eine **Vorort-Unterstützung der Verantwortlichen durch die Pressestelle des HK** hätte die Strandung des Havaristen nicht verhindert. Vielmehr hätte eine Verbesserung der Information dieses Havaristen durch einen **HK-On-Scene-Coordinator** zur Verhinderung der Strandung beitragen können. Eine Pressearbeit des HK zum Freischleppen durch das beauftragte Bergungsunternehmen war nicht erforderlich. Das Freischleppen lag allein in der Verantwortung der Reederei und des Bergungsunternehmens.

9. Eine **Optimierung der Schnittstellen zwischen HK und weiteren Aufgabenträgern (z. B. Kommunikation)** ist hilfreich. Bei dieser Havarie hätte es nach unserem Eindruck bereits ausgereicht, wenn ein rechtzeitig an Bord abgesetzter Lotse oder **HK-On-Scene-Coordinator** dem Havaristen die geplante Notschlepp-Prozedur erläutert hätte, um die Strandung zu verhindern.

10. Eine weitere **Verbesserung und Verkürzung der internen Abläufe** ist immer gut. Wir haben aber den Eindruck, dass beim staatlichen (landseitigen) Unfallmanagement ausreichende Einsatzkonzepte und Verfahrensanweisungen fehlten, so dass nicht zu lange Abläufe, sondern eine mangelhafte Planung zur Strandung geführt hat.

11. Eine **Verbesserung der technischen Ausstattung des HK** ist nach unserem Eindruck kaum noch möglich und auch nicht erforderlich. Das HK ist erst im Februar 2017 in das neu geschaffene, 23,5 Millionen Euro teure Maritime Sicherheitszentrum gezogen, und spätestens seit dem 8.9.2017 ist „ein Hubschrauber vom Typ Superpuma bei der Bundespolizei-Fliegerstaffel Fuhlendorf jederzeit für die maritime Notfallvorsorge verfügbar<sup>1</sup>“. Beim Einzug in das neue Gebäude schrieb das HK in einer Pressemitteilung: „Wir setzen mit dem Maritimen Sicherheitszentrum einen neuen Maßstab für die Sicherheit auf See. Das MSZ ist mit modernster Technologie und einer engen Vernetzung aller

---

<sup>1</sup> „Hubschrauber für maritime Notfallvorsorge jederzeit einsatzbereit“, Pressemitteilung vom 8.9.2017

Akteure weltweit einmalig – und international Vorbild für die Koordinierung der Sicherheit an der Küste.“<sup>2</sup>

Wenn das HK mit seinen etwa 30 Mitarbeitern weiteres Gerät und Personal fordert, dann verkennt es seinen Kernauftrag: Die Koordination der Einsatzkräfte und die Besetzung der Schnittstelle zwischen Havaristen und den Einsatzkräften (**HK-On-Scene-Coordinator**).

Keine der vom Leiter des HK in der Informationsveranstaltung des Landesumweltministers veröffentlichten „Optimierungsmöglichkeiten“ würde die Schwachstellen des von ihm verantworteten staatlichen maritimen Unfallmanagements verbessern.

Wir befürchten, dass das Untersuchungsergebnis der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) erst nach mehreren Jahren vorliegen wird und – nehmen Sie uns unseren Argwohn bitte nicht übel –, wiederholen unsere bereits mehrfach geäußerte Kritik, dass diese Untersuchungen nicht mehr öffentlich und neutral sind, weil sie der Fachaufsicht des gleichen BMVI-Referates unterstehen, das gleichzeitig für die staatliche maritime Notfallvorsorge und damit für die Dienst- und Fachaufsicht des Havariekommandos zuständig ist.

Sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete, wir möchten Sie bitten, die vom Leiter des HK genannten „Optimierungsmöglichkeiten“ kritisch zu hinterfragen und zunächst das Untersuchungsergebnis der BSU abzuwarten. Vorschnelle, strittige Maßnahmen, die

- nicht als Schwerpunkt eine Verbesserung der Einsatzkonzepte und Verfahrensanweisungen des Havariekommandos haben und
- nicht die erkannten Schwachstellen im staatlichen maritimen Unfallmanagement beseitigen, die ursächlich für die Strandung der „Glory Amsterdam“ waren,

helfen in dieser Angelegenheit nicht weiter und sollten daher derzeit nicht weiterverfolgt werden.

Gerne stehen wir Ihnen für weitere Fragen zur Verfügung und verbleiben mit freundlichen Grüßen von der Nordseeküste



Dieter Harrsen

Vorsitzer der SDN

---

<sup>2</sup> BMVI „Neubau des Maritimen Sicherheitszentrums eröffnet“, Pressemitteilung 017/2017 vom 9.2.2017