

Resolution der Insel- und Halligkonferenz

Umgehende Aufklärung, warum das Havariekommando die Strandung der „Glory Amsterdam“ nicht verhindern konnte sowie Verbesserung des maritimen Unfallmanagements der Bundesregierung

Die Mitglieder der Insel- und Halligkonferenz, dazu gehören alle 26 Gemeinden und eine Stadt der nordfriesischen Inseln und Halligen sowie die Hochseeinsel Helgoland, unterstützen die Forderung des Kreistages des Kreises Nordfriesland vom 23. März 2018.

Es ist für die Insel- und Halligkonferenz unverständlich, dass fast zwanzig Jahre nach der „Pallas“-Havarie wieder ein Schiff – sogar mit Kapitän und Besatzung, jedoch ohne Feuer an Bord – zwölf Stunden auf die deutsche Küste zutreiben konnte und eine Strandung nicht verhindert wurde. Zur Erinnerung. Vor gut 20 Jahren konnte trotz des Einsatzes von Hubschraubern und mehreren Schleppschiffen die Strandung des brennenden Holzfrachters „Pallas“ vor der Nordseeinsel Amrum am 29.10.1998 und die Umweltfolgen durch den Austritt von min. 244t Schweröl nicht verhindert werden.

Nach diesem Unglück wurde auch aufgrund von Forderungen der Insel- und Halligkonferenz in den darauffolgenden Jahren 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 Havariekommando 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 Notschlepper vorgehalten.

Allerdings besteht besonders in der Nordsee weiterhin Bedarf an einem zusätzlichen Notschlepper, der vor der nordfriesischen Küste stationiert ist. Eine Forderung der Insel- und Halligkonferenz, die bisher noch nicht umgesetzt wurde. Aktuell sind die beiden Mehrzweckschiffe „Mellum“ und „Neuwerk“, die sonst in der Nordsee stationiert sind, in der Werft. Der Engpass bei der Schifffahrtsverwaltung wird dadurch kompensiert, dass das Mehrzweckschiff „Scharhörn“ von der Ostsee nach Helgoland verlegt wird. Das ist jedoch keine akzeptable Übergangslösung, da durch dieses Vorgehen für die Ostsee nur ein Mehrzweckschiff im Einsatz ist.

Durch die Strandung des Frachters „Glory Amsterdam“ am 29. Oktober 2017 vor der Insel Langeoog ist die Insel- und Halligkonferenz wieder sehr beunruhigt und fordert solidarisch mit den Küstenkreisen der niedersächsischen Küste dringend eine Aufklärung der Vorgänge. Wir unterstützen ausdrücklich die Forderungen des Landkreises Aurich an den zuständigen Bundesverkehrsminister

1. den zügigen Abschluss der Untersuchung der Havarie durch die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) und Veröffentlichung des BSU-Untersuchungsberichtes sowie
2. die Veröffentlichung der Einsatzkonzepte des Havariekommandos, damit die Küstenanrainer sich über das geplante Vorgehen im Einsatzfall vorab informieren können.

Die Insel- und Halligkonferenz unterstützt die Forderungen des Nordfriesischen Kreistages, dass ein zeitgemäßes staatliches maritimes Unfallmanagement in den Einsatzkonzepten und Verfahrensanweisungen Maßnahmen vorsehen muss, 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 zu ermöglichen 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 Notschleppeinsatzes den Havaristen über das geplante Vorgehen zu informieren, z. B. durch Übersendung von bebilderten, mehrsprachigen Handlungsanweisungen über In-MarSat-Fax oder E-Mail.

Die Insel- und Halligkonferenz fordert die Bundesregierung dringend auf, diese Maßnahmen in die Einsatzkonzepte und Verfahrensanweisungen ihres maritimen Unfallmanagements aufzunehmen und der Insel- und Halligkonferenz spätestens bis zum 20. Jahrestag der „Pallas“-Havarie dazu zu berichten.

Wir verweisen zudem auf die Forderungen in unserem gemeinsamen Positionspapier mit der Schutzgemeinschaft Deutsche Nordseeküste (SDN) und Nautischen Vereinen vom Februar 2017 zur Schaffung einer „Deutschen Küstenwache“.

Wyk auf Föhr, 26.04.2018

Gez. Manfred Uekermann
Vorsitzender