

Ein Jahr nach der Havarie

LANGEOOG/JW – Vor einem Jahr riss sich der Frachter „Glory Amsterdam“ im Sturmtief von seinem Ankerplatz in der Deutschen Bucht los. Das Schiff trieb stundenlang in der Nordsee, strandete schließlich rund zwei Kilometer vor Langeoog auf einer Sandbank. Die Umstände setzten Diskussionen über das Notfallkonzept des Havariekommandos in Gang. Heute will die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchungen einen Zwischenbericht vorlegen. Langeoogs Bürgermeister Uwe Garrels äußert sich im Interview unzufrieden mit der Aufarbeitung des Unglücks. →SEITE 9

Uwe Garrels: „Das könnte sich sofort wiederholen“

INTERVIEW Langeoogs Bürgermeister unzufrieden mit der Aufarbeitung der „Glory-Amsterdam“-Havarie

LANGEOOG/LNI – Heute vor einem Jahr, am 29. Oktober 2017, trieb der Frachter „Glory Amsterdam“ im Sturm über die Nordsee und strandete nach mehreren Stunden vor Langeoog. Zuvor waren Versuche von Notschleppern gescheitert, das manövrierunfähige Schiff an den Haken zu nehmen. Die Bergung gelang erst Tage später.

Die Umstände der Strandung setzten bis heute Diskussionen über das Notfallkonzept des Havariekommandos in Gang. Heute will die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchungen (BSU) in Hamburg einen zwölfseitigen Zwischenbericht vorlegen. Der endgültige Bericht werde sich aber wegen der komplexen Untersuchungen verzögern, sagte BSU-Direktor Ulf Kaspera. Zunächst müssten noch weitere Details wie schiffstechnische Aspekte ge-



Uwe Garrels ist unzufrieden mit der Aufarbeitung der Havarie. ARCHIVBILD: CARSTEN REIMER

klärt werden. Der Abschlussbericht geht dann zunächst an alle Beteiligten zur Stellungnahme. Voraussichtlich Anfang 2019 könne der Bericht dann vorgestellt werden. Langeoogs Bürgermeister Uwe Garrels (parteilos) ist mit der bisherigen Aufarbeitung der Havarie unzufrieden.

FRAGE: Heute will die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchungen in Hamburg einen Zwischenbericht vorlegen. Bis zum Abschlussbericht können noch Monate vergehen. Warum reicht Ihnen das nicht?

GARRELS: Die Ostfriesischen Inseln wollten eine zügige Untersuchung, damit die Ursachen der Havarie aufgeklärt und schnell Konsequenzen für die Zukunft gezogen werden. Doch eine zügige Aufarbeitung gibt es bisher offensichtlich nicht. Es gab einige Pressekonferenzen und die Darstellung des Havariekommandos in Cuxhaven, wonach alles richtig abgelaufen sei. Aber das Notschleppkonzept ist nicht aufgegangen, das Ergebnis war nicht richtig. Die Umweltgefahren für die Inseln bei einer Schiffshavarie bleiben somit weiter bestehen.

FRAGE: Sie befürchten, dass sich so eine Havarie wiederholen kann?

GARRELS: Allerdings, und gerade jetzt in der Sturmperiode wächst die Gefahr wieder. Wenn ein manövrierunfähiges Schiff bei hohen Wellen durch die Deutsche Bucht treibt und auch nach Stunden nicht wieder eingefangen werden kann, droht die Strandung an der Küste oder vor den Inseln. Die Schäden für die Umwelt im besonders empfindlichen Nationalpark Wattenmeer durch auslaufendes Öl wären nicht abzusehen.

FRAGE: Was müsste nach Ihrer Meinung passieren?

GARRELS: Es gibt technische Anforderungen, die gelöst werden müssen. Die sieben Ostfriesischen Inseln haben schon vor der Pallas-Havarie 1998 gefordert, dass in der Deutschen Bucht ausrei-

chend starke Notschlepper stationiert sein müssen. Das ist jetzt bei den vielen neuen Offshore-Windparks mit Windkraftanlagen erst recht nötig. Die Notschlepper dürfen keine Aufbauten haben, die bei Seegang das Übersetzen von Bergungsmannschaften per Hubschrauber erschweren.

Frage: Was sollte nach Ihrer Ansicht auf der rechtlichen Seite passieren?

Garrels: Nicht nur auf Tankern, auch auf Frachtern müssen Vorrichtungen wie Notschleppgeschirre oder besonders starke Poller vorgeschrieben sein. Und schließlich müsste auch die rechtliche Möglichkeit geprüft werden, ob deutsche Behörden ein Schiff übernehmen können, wenn sich dessen Crew nicht an komplexen Rettungsmanövern beteiligen kann.