

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Kreistagsfraktion

Landkreis Aurich

Fischteichweg 7-13
26603 Aurich
o 49 41 / 16-1515



*Angelika Albers *Gila Altmann *Agnes Bracklo
* Beate Jeromin- Oldewurtel * Petra Wirsik

gruene@landkreis-aurich.de

Landkreis Aurich

Landrat Herrn Harm-Uwe Weber

Fischteichweg 7-13

26603 Aurich

Zur Kenntnisnahme:

Allen Fraktionen und
Einzelmitgliedern im
Kreistag Aurich

Aurich, den 12.12.17

Änderungsantrag zur Resolution der Küsten - Landkreise

Sehr geehrter Herr Landrat,
hiermit stellen wir folgenden Änderungsantrag zu Top 31 der nächsten Kreistagsitzung am 19.12.17 zur Diskussion.

Hintergrund ist, dass der Ausschuss für Kreisentwicklung die am 4.12.17 eingebrachten Änderungen in den Fraktionen beraten wollten. Da bislang noch keine positive Rückmeldungen außer vom Ausschussvorsitzenden vorliegen, bringen wir den Änderungsantrag nun unverändert ein. Die geänderten Textstellen zur Wittmunder Resolution sind fett markiert und in den Fußnoten kommentiert.

Text der Resolution

Die Havarie der „Glory Amsterdam“ am Sonntag, 29.10.2017, auf einer Sandbank 2,2 Kilometer nördlich der Insel Langeoog (Landkreis Wittmund) hat deutlich gemacht, dass das bisher aufgesetzte Schutzkonzept für die Deutsche Bucht noch einmal kritisch hinterfragt werden muss.

Der Umstand, dass es nicht gelungen ist, mit dem **Einsatzkonzept** (1) des Havariekommandos in Cuxhaven, einer gemeinsamen Einrichtung des Bundes und der Küstenländer, eine Schleppverbindung zum steuerlos zwischen Helgoland und den ostfriesischen Inseln treibenden Havaristen herzustellen, bedarf einer näheren Untersuchung und Erläuterung.

Warum gelang **trotz rechtzeitigem Einsatz des Notschleppers** (2) **das Verhindern der Strandung** (3) nicht? – diese Kernfrage muss aus Sicht der Gebietskörperschaften bei weiter zunehmendem Schiffsverkehr nördlich der Inseln sowie dem Aufwachsen weiterer Offshore Windparks dringend beantwortet werden.

Mit einem Hinweis auf den glücklichen Ausgang der Havarie ist es nach Ansicht der Küsten-Landkreise sowie der kreisfreien Städte an der Nordseeküste nicht getan. Denn über viele Tage war die berechtigte Sorge vorhanden, dass es zu einer Ölpest mit dramatischen Folgen für die besonders

unter Schutz stehende Tier- und Umwelt im hochsensiblen Gebiet des Weltnaturerbes Wattenmeer kommen könnte.

Deshalb teilen auch die Landräte und Oberbürgermeister die Sorgen der sieben Insel-Bürgermeister und unterstützen ausdrücklich deren Appell an den zuständigen Bundesverkehrsminister, Verbesserungsmöglichkeiten für das Schutzkonzept zu untersuchen.

Da die Notschlepper die „Glory Amsterdam“ bei hohem Wellengang nicht sichern konnten, müssen zum einen die Spielregeln für das Auf-Reede-liegen in dem empfindlichen Meeresgebiet kritisch hinterfragt werden. Möglicherweise **ist eine Überarbeitung des Notschlepper-Einsatzkonzeptes des Havariekommandos (4)** notwendig, um Schiffe zuverlässig an die Leine zu nehmen und von der Küste fernzuhalten. Zum anderen muss die Möglichkeit geprüft werden, **wie die deutschen Behörden gegenüber Havaristen die Annahme von staatlicher Hilfe durchsetzen können (5)**, wenn deren Crews aufgrund ihrer Ausbildung oder Einstellung nicht in der Lage sind, an komplexeren Rettungsaktionen mitzuwirken.

Außerdem ist ein generelles Verbot von Schweröl als Betriebsstoff für Schiffsmaschinen von allen Schiffen zu prüfen, die ihren Weg durch die Deutsche Bucht nehmen. Die Nutzung von Schweröl als billiger Treibstoff führt nicht nur zu einer kaum noch hinnehmbaren Luftverschmutzung bei der Verbrennung, sondern ist auch ein Gefahrenfaktor bei möglichen Havarien, der aus unserer Sicht überflüssig ist.

Der Landkreis Aurich fordert daher zusammen mit allen unterzeichnenden Küstenlandkreisen:

- 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.**

-
- (1) Das Notschleppkonzept sieht vor, dass a) innerhalb von zwei Stunden ein Notschlepper am Havaristen ist = hat geklappt, b) eine Notschleppverbindung herstellt = hat nicht geklappt. Also muss das Einsatzkonzept des Havariekommandos zur Umsetzung des Notschleppkonzeptes der Bundesregierung überprüft werden.
 - (2) NORDIC ist mit 200 t Pfahlzug, 19,5 kn Geschwindigkeit und mit geringem Tiefgang (6 m) besonders geeignet für die Besonderheiten der Deutschen Bucht.
 - (3) Die Bergung ist gelungen, weil nach der Strandung das Freischleppen durch die vom Havaristen beauftragte Bergungsfirma gelang. Nicht verhindert wurde – wie eigentlich vorgesehen – die Strandung.
 - (4) Es war keine Frage der Schleppleistung oder Qualität der Notschlepper, sondern u.a. die verspätete rechtliche Verfügung zur Annahme von Schlepperhilfe durch das Havariekommando sowie die fehlende Unterstützung durch die Besatzung der „Glory Amsterdam“ (siehe Ostfriesen-Zeitung vom 16.11.2017)
 - (5) Keine Behörde kann ein Schiff „übernehmen“ (ist gegen sämtliches internationales Seerecht), aber sie kann durch Absetzen eines beratenden Lotsen, eines helfenden Boardingteams oder einer polizeilichen Eingreifgruppe die Annahme durchsetzen.