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 Notschleppkonzept 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 die Bergung 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 der Gebietskörperschaften 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, um ein Abdriften Richtung Inseln zu verhindern, müssen zum einen die Spielregeln für das Auf-Reede-liegen in dem empfindlichen Meeresgebiet kritisch hinterfragt werden. Möglicherweise sind bessere und

stärkere Schlepper in der Deutschen Buch notwendig, um Schiffe zuverlässig an die Leine zu nehmen und von der Küste fernzuhalten. Zum anderen muss die Möglichkeit geprüft werden, ob deutsche Behörden nicht Schiffe übernehmen können, wenn sich herausstellt, dass 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.