

Lokale Wirkungen und geänderte Politik

Der PALLAS-Unfall

Der Unfall des italienischen Holzfrachters PALLAS hat lokale Wirkungen gezeigt und zu scharfen Diskussionen geführt - erste Ansätze einer geänderten Politik sind erkennbar.

Am 29.10.1998 strandete vor den Stränden der Nordseeinsel Amrum (Nordfriesland) der Holzfrachter PALLAS. Das Schiff war auf dem Weg von Schweden nach Casablanca (Marokko), als am 25.10.1998 auf hoher See um 16.40 Uhr Feuer ausbrach und die aus Paketholz bestehende Ladung in Brand geriet. Der Kapitän versuchte, den Hafen von Esbjerg in Dänemark anzulaufen, jedoch wurde in der Nacht dann auf Bitten des Kapitäns die Besatzung geborgen. Spätere Versuche, die PALLAS nach Cuxhaven zu schleppen, scheiterten trotz des mutigen Einsatzes der an der Bergung beteiligten Personen. Die

Lösch- und nachfolgenden Abpumparbeiten der noch an Bord vorhandenen Brennstoffe dauerten bis zum 10.01.1999. Obwohl die ausgetretene Ölmenge bei derartigen Unfällen als relativ gering bezeichnet werden kann, wurden insgesamt ca. 26.000 Seevögel verschmutzt, über 16.000 Vögel getötet, ein Seehund mußte getötet werden, sechs Tiere wurden leicht verschmutzt. Die Schäden im Fremdenverkehr lassen sich noch nicht beziffern, die Gesamtkosten der Bergungsaktion werden mit 14 Mio. DM genannt.

Riesenaufregung

Eine enorme öffentliche Aufmerksamkeit war während der Bergungsversuche und insbesondere nach der Strandung zu verzeichnen. Es gab wohl niemanden an der Küste, der sich nicht

mit diesem Unfall befaßt hatte. Die Aufregung ist wohl nur mit der hohen Sensibilität der Küstenbevölkerung für Umweltfragen und mit der schon lange dauernden Diskussion über die Organisation des deutschen Küstenschutzes zu erklären.

Die Schutzgemeinschaft Deutsche Nordseeküste (SDN) und der Nautische Verein Nordfriesland hatten seit Jahren auf eine Verbesserung der Organisationsstrukturen im Bereich der Deutschen Bucht hingewiesen. Während die SDN seit nunmehr über zehn Jahren den Aufbau einer effektiven Deutschen Küstenwache fordert, in der alle Zuständigkeiten

gebündelt und umfassende Kompetenzen vorhanden sind, schlägt der Nautische Verein ähnliches vor. Demnach sollen Einsatzstäbe eingerichtet und Einsatzleiter ermächtigt werden, Maßnahmen ungeachtet von Zuständigkeiten in deutschen Gewässern zu ergreifen, um Schaden für das Allgemeinwohl abzuwenden oder zu vermindern. 1994 wurden aufgrund einer Initiative der norddeutschen Bundestagsabgeordneten und der SDN die schwimmenden Vollzugskräfte des Bundes in eine Deutsche Küstenwache in Cuxhaven zusammengefaßt, jedoch blieb es dann bei dieser halbherzigen Verwaltungsmaßnahme seitens der Bundesbehörden, und die Küstenländer waren auch nicht bereit, einer umfassenden Lösung und der nötigen strukturellen Änderung bis heute zuzustimmen.

Die exakten Abläufe der Bergungsversuche der PALLAS sind bereits in verschiedenen Zeitschriften veröffentlicht und sollen an dieser Stelle nicht wiederholt werden. (Dem interessierten Leser wird empfohlen, diese Chronologie bei der GAUSSmbH

www.gauss.org

anzufordern.)

Die polizeilichen Ermittlungen sind abgeschlossen, die Seeamtsverhandlung wird im Sommer stattfinden. Derzeit tagen zwei Untersuchungsausschüsse, ein parlamentarischer in Kiel und ein nichtöffentlich tagender Bundesausschuß. Dort hat die SDN bereits ihre Forderung für ein verbessertes Sicherheitskonzept vorgestellt.

Die Geschichte der PALLAS beginnt jedoch nicht erst am 25.10.1998. Seit längerer Zeit schon herrscht in Fachkreisen und in den politischen Gremien Streit darüber, welche Notschleppkapazität in der Deutschen Bucht vorgehalten werden soll. Während die Küstenbevölkerung aus Vorsorgegründen die Stationierung eines Hochseeschleppers fordert, möchten die Bundesbehörden die beiden Mehrzweckschiffe MELLUM und NEUWERK als Notschleppkapazität vorgehalten. Dieser Streit führte dazu, daß nach Vorlage von drei Gutachten, einer Anhörung im Niedersächsischen Landtag und einer Fachtagung zu diesem Thema in Bremen bei dem renommierten Institut GAUSS im Januar 1998 die Mitgliedskreise der SDN Resolutionen verfaßten und den Bund und die Länder aufforderten, den einzigen deutschen Hochseeschlepper OCEANIC in der Deutschen Bucht zu belassen. Noch eine Woche vor der Strandung hatte ein Vertreter der Wasser- und Schifffahrtsdirektion erklärt, es solle die neue Bundesregierung entscheiden, ob der Chartervertrag mit der OCEANIC verlängert werden soll!

Auch ein sog. Vergleichsschleppversuch, einige Tage vor der Strandung, brachte keine klaren Erkenntnisse, aufgrund der Sturmweatherlage in der Deutschen Bucht. Noch am Vormittag des 25. Oktober hatte die SDN einen Brief an den designierten Verkehrsminister Müntefering abgesandt mit der Bitte, aus fachlichen Gesichtspunkten einen Hochseeschlepper in der Deutschen Bucht zu belassen, als am Abend die Meldung von einem brennenden Schiff mit Kurs auf Esbjerg (Dänemark) durch die Medien verbreitet wurde.

Nicht Fehler der Menschen

Die dann folgenden Abläufe zeigen auf, daß es letztlich nicht die Schuld der Menschen vor Ort war, sondern die Ursachen der Strandung maßgeblich im System und der Struktur des Sicherheits- und Notfallkonzeptes aufgrund des föderalistischen Aufbaus zu finden sind. Auch die Fragen des Zugriffsrechtes auf einen Havaristen scheinen einer Klärung zu bedürfen, denn der jeweilige Nautiker vom Dienst in der Zentralen Meldestelle Küste könnte bei einem Notfall in dieser Frage überfordert sein. Eine entscheidende Rolle spielte die Wetterlage: es herrschte Sturm in der Deutschen Bucht, und auf See herrschen andere Bedingungen als bei einer Brandbekämpfung an Land. Den

Besatzungen aller beteiligten Bergungsschiffe muß man einen Dank aussprechen. Menschenleben waren bei dem Versuch, die PALLAS zu schleppen, nicht mehr zu retten, möglicherweise aber zu verlieren. Das Schiff sollte gerettet werden, um eine Strandung in den Wattengebieten zu verhindern. Es herrschten ständig Windstärken von 7 Bft und mehr, das Schiff rollte bis zu 40° nach jeder Seite. Für die Hubschrauberbesatzungen galt es, ständig die Windböen auszugleichen, um die abzusetzenden Männer nicht gegen die Masten oder die Bordwand prallen zu lassen.

Leider waren ihre Versuche nicht von Erfolg gekrönt. Ein Hauptproblem war die zunächst äußerst mangelhafte Kommunikation zwischen Dänemark und der Bundesrepublik Deutschland. Ebenso ist zu hinterfragen, warum Dänemark, obwohl zwei Schlepper in Esbjerg lagen (HAVILA CHAMPION und BUGSIER 19), diese nicht zum Havaristen geordnet hat.

Auch die eingehenden Meldungen wurden seitens der Empfänger nicht entsprechend bewertet, denn so wußten am 26.10.99 um 0.28 Uhr drei deutsche Dienststellen, daß in Dänemark ein Schiff brennt und die Besatzung abgeborgen wird. Jedoch erst um 7.30 Uhr wurde das MZS MELLUM in Marsch gesetzt, da die OCEANIC mit dem Havaristen RUBY XL beschäftigt war. So verging wertvolle Zeit. Nach erfolgreicher Herstellung

einer Leinenverbindung mit der PALLAS ca. 8 Seemeilen vor Sylt fehlte dann rechtzeitig eine entsprechend leistungsfähige Hubschrauberkapazität, damit bei Leinenbruch unverzüglich eine neue Verbindung hergestellt

wird es immer wieder geben, so früh wie nur möglich verhindert werden können.

Somit kann man nicht zur Tagesordnung übergehen, sondern es sind Lehren zu ziehen und Handlungsbedarf ist

tengebieten besser vor Unfällen schützt. Die SDN wird beharrlich auf Verbesserungen drängen, erste Ansätze sind bereits erkennbar.

So wurde der Chartervertrag der OCEANIC bis Oktober mit einer Option bis zum nächsten Frühjahr verlängert. Auch sind vier zusätzliche Besatzungsmitglieder an Bord, die bei möglichen Havaristen zur Herstellung von Schleppverbindungen eingesetzt werden sollen. Die Aussagen der schleswig-holsteinischen Ministerpräsidentin, Heide Simonis, die sich im Untersuchungsausschuß für eine gemeinsame Küstenwache ausgesprochen hat, lassen hoffen, daß politisch eine Änderung eintritt.

werden konnte. Durch diese zeitlichen Verzögerungen trieb die PALLAS in flache Gewässer vor der Insel Amrum und strandete schließlich am 29. Oktober. Bereits am 30. Oktober waren die ersten Ölaustritte zu verzeichnen.

Die anschließenden Schleppversuche scheiterten, der Einsatz der Hubinsel BARBARA und die politischen Vorgänge insbesondere um den schleswig-holsteinischen Umweltminister Rainder Steenblock sollen hier nicht kommentiert werden.

Gleichwohl liegt die PALLAS vor Amrum und wird dort in den Sänden versinken. Derzeit laufen die Abwrackarbeiten. Die Aufbauten werden abgebrannt, die Brennstofftanks mit dem Bindemittel Solidur zur Bindung des Restöls gefüllt und die Ladungsräume mit Sand zugeschüttet.

Die SDN möchte nicht darüber diskutieren, ob irgendwann oder irgendwie ein Seemann „an einem falschen Tamen gezogen hat“, sondern ihr geht es ausschließlich darum, wie Auswirkungen von derartige Havarien, und die

erkennbar. Es muß darüber nachgedacht werden, wie künftig bei ähnlichen, immer wieder möglichen Unfällen dieser Art wirksamer eingeschritten werden kann.

Alte Forderungen erneuert

Seitens der SDN wird, wie bereits erwähnt und in verschiedenen SDN-Magazinen veröffentlicht, die Zusammenfassung aller Kräfte in eine schlagkräftige deutsche Küstenwache gefordert. Ebenso muß Hubschrauberkapazität mit Eingreifbesatzungen und Bergungssachverständigen zur Verfügung stehen. Material und ausgebildetes Personal sind in den verschiedenen Organisationen vorhanden; sie müssen nur anders organisiert werden. Eine trilaterale verbesserte Zusammenarbeit ist ebenso dringend erforderlich, sie muß auch von gegenseitiger flexibler Hilfeleistung ausgehen, die die Interessen der Natur und der Küstenbewohner in diesen einzigartigen Wat-

Der nächste Unfall kommt sicher

Die SDN ist sich allerdings drüber im klaren, daß es bis dahin noch ein langer Weg ist und einer positiven öffentlichen Unterstützung bedarf, bis die entsprechenden Beschlüsse in den Parlamenten auch gefaßt werden. Es gibt immer noch Bestrebungen, die eine Änderung aus vielerlei Gründen verhindern wollen, damit „dat allens so blift, as dat all jümmers weer“!

Die SDN erinnert, daß es sich bei diesem Unfall nur um ein relativ kleines Schiff handelte, das nur wenige Tonnen Öl in die sensible Umwelt der Küste abgegeben hat. Was wäre passiert, wenn ein Öltanker aufläuft und die Ölladung austritt? Eine Horrorvorstellung für die Menschen an der Nordsee, die Schädigungen für Natur, Fremdenverkehr und Fischerei wären unabsehbar; und das angesichts der wirtschaftlichen Schwierigkeiten in der Küstenregion.

„Die PALLAS war nur die Generalprobe, die Uraufführung kommt bestimmt“, sagte der Verfasser mahnend auf einer Pressekonferenz. Es muß jetzt gehandelt werden!

Hans von Wecheln
Husum