

Pallas Unglück vor 20 Jahren

In diesem Jahr jährt sich zum 20. Mal die Havarie der "Pallas" vor Amrum. Als ein denkwürdiges Mahnmal für das Produkt aus Unglück, unklarer Zuständigkeiten, Fehlentscheidungen und Politikum, thronen die Überreste noch heute vor der Küste Amrums.

Am 29. Oktober 1998 lief der etwa 150 Meter lange besatzungslose und brennende Holzfrachter knapp fünf Seemeilen südwestlich von Amrum auf eine Untiefe. Damit endeten vorerst die Bemühungen, das in dänischen Gewässern havarierte Frachtschiff in der tosenden See unter Kontrolle zu bringen.

Die *Pallas* war ein Frachtschiff unter der Flagge der Bahamas, das infolge eines am 25. Oktober 1998 an Bord ausgebrochenen Brandes vier Tage später vor der schleswig-holsteinischen Nordseeküste nahe der Insel Amrum auf Grund lief. Die später festgestellten Unzulänglichkeiten bei der Koordination verschiedener Sicherheitskräfte und mangelnder Sicherheitsvorschriften in ökologisch sensiblen Seegebieten führten zu umfangreichen politischen Untersuchungen.

Die Mannschaft wurde abgeborgen, wobei der philippinische Koch einen tödlichen Herzinfarkt erlitt. Verschiedene Versuche, das Schiff auf die offene See zu schleppen, scheiterten. Die Mehrzweckschiffe *Mellum* und *Neuwerk* konnten zwar Schleppverbindungen zur *Pallas* herstellen, die aber später brachen.

Der Notfallschlepper „Ozeanic“ konnte aufgrund eines anderen Einsatzes erst später in Richtung nordfriesische Küste in Marsch gesetzt werden – zu spät!!

Die „Pallas“ verdriftete in das Gebiet des Nationalparks Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer und lief am 29. Oktober vor Amrum auf Grund. Es verlor circa 244 Tonnen gebunkertes Schwer- Öl, das aufgrund der rauen Wetterbedingungen weitgehend unbehindert ins Meer gelangte.

Insgesamt wurden etwa 12.000 Seevögel, vor allem Eiderenten, sowie mehrere Dutzend Seehunde von dem Öl betroffen. Am 12. November, also zwei Wochen später, hatte sich das Wetter beruhigt, so dass mit dem Abpumpen des Schwer- Öls aus dem Wrack begonnen werden konnte. Der Schwelbrand der Ladung konnte erst einen Monat nach seinem Ausbrechen vollständig gelöscht werden. Teile des Wracks der *Pallas* liegen weiterhin vor Amrum und sind bei Niedrigwasser sichtbar!!



Das Vorgehen nach der Havarie der *Pallas* wurde in der Öffentlichkeit kontrovers diskutiert und gewann starke politische Brisanz. Mehrere Untersuchungskommissionen und das Seeamt versuchten, die vielfach umstrittenen

Angaben zum Hergang und Umfang der Havarie zu klären. Nach dem Unglück begannen intensive Diskussionen über die Sicherheit der Schifffahrt in der Nordsee und anderen Gewässern. Die mangelnde Koordination der Sicherheitskräfte wurde ebenso kritisiert wie allgemein unzureichende Sicherheitsrichtlinien, hier insbesondere für den Schiffsverkehr im sensiblen Ökosystem des Wattenmeers. Dabei war öffentlichen und gutachterlichen Stellungnahmen zu entnehmen, dass die Regelungen des Grundgesetzes zu den Zuständigkeiten im Katastrophenschutz zur See auf die Koordination des Hilfeinsatzes erschwerende Wirkung gehabt habe.

Das Unglück der PALLAS machte vor allem deutlich, dass die Koordination und Kooperation zwischen den deutschen Bundes- und Landesbehörden, den Landesbehörden untereinander und zwischen deutschen und dänischen Behörden unzureichend war.

Die gesamte Presse berichtet über die nachfolgende Bergung des brennenden Frachters und somit erhielt die Havarie bundesrepublikanisches Interesse, die anschließend von einer

Expertenkommission, der sogenannte „Grobecker-Kommission“, untersucht wurde. Die vom Bundesverkehrsministerium beauftragten Experten legten der Regierung am 16. Februar 2000 Empfehlungen für mehr Sicherheit auf See vor.

In der nachfolgenden politischen Debatte konnte sich die Politik aber nicht dazu entschließen, die wichtigsten Empfehlungen umzusetzen. Empfehlung 1 lautete: „...die Expertenkommission empfiehlt deshalb, die mit Aufsichtsaufgaben betrauten, auf See tätigen Dienste des Bundes (BGS „heute Bundespolizei“, Zoll, Fischereiaufsicht, WSV) zu einer Seewache mit gemeinsamer Flotte zusammenzufassen. Sämtliche Fahrzeuge sollten mit gemischtem Personal aus den beteiligten Dienststellen besetzt und darüber hinaus einheitlich gekennzeichnet werden...“

Statt der geforderten Bündelung aller Kräfte in einer „Seewache“ wurde 2003 nur das Havariekommando in Cuxhaven eingesetzt. Eine monokratische Führung und allumfassende Kompetenz hätten jedoch eine Grundgesetzänderung erfordert, zu der die Politik damals nicht bereit war. Daher wurde dem Havariekommando auch im Rahmen der geltenden Gesetze keine allumfassende Zuständigkeit gegeben, sondern es heißt: „...Im Einsatzfall alarmiert und führt der Leiter des Havariekommandos die Einsatzkräfte und -mittel, die ihm nach diesen oder anderen Vereinbarungen bereit gestellt worden sind. Er gibt die Ziele zur Bekämpfung der komplexen Schadenlage vor und erteilt den insoweit zuständigen Stellen entsprechende Aufträge....“

Ja, das Havariekommando wurde gegründet und leistet unter der Leitung von Herrn Monsees eine gute Arbeit, die auch von der IHKo volle Anerkennung findet!

Die Gründung der nationalen Küstenwache steht aber immer noch aus und bleibt deshalb auch zukünftig eine vorrangige Forderung der IHKo!!

Es wird immer wieder durch menschliches- oder technisches Versagen zu Unfällen bzw. Unglücken kommen!

Unser politisches Ziel muss es aber immer sein, solche Ereignisse durch optimale Vorsorge auf ein vertretbares Minimum zu begrenzen!!

Jürgen Jungclaus