

Tale
Kiel, 12.11.1998

Pressesprecher Per Dittrich, Tel. (04 31) 988 13 83

Düsternbrooker Weg 70
24105 Kiel

Tel. (04 31) 988 13 80
Fax (04 31) 988 13 82

Norderstraße 74
24939 Flensburg

Tel. (04 61) 144 08 300
Fax (04 61) 155 08 305

E-Mail: info@ssw.de

Strandung des Frachters "Pallas" vor dem Nationalpark Schleswig- Holsteinisches Wattenmeer

Diese Katastrophe hat uns gezeigt, wie schwierig es ist, von vornherein sachgerecht zu handeln. Vielmehr ist das sachliche Handeln ein Opfer von Kompetenzgerangel und Schuldzuweisungen geworden. Es soll hier zwar nicht um Schuldzuweisungen gehen, aber die Kritik, die der Umweltminister in einer Pressemitteilung vom 09. November 1998 unserem Nachbarland Dänemark gegenüber geäußert hat, machte mich neugierig. Der Umweltminister hat bekanntlich behauptet, daß Dänemark keine Schleppkapazitäten für Notfälle vorhalte und daß das Schiff wahrscheinlich schon in dänischen Gewässern hätte gesichert werden können. Ein Anruf bei der dänischen Schifffahrtsbehörde vor Ort bestätigte, daß es tatsächlich so ist, daß der dänische Staat keine Schlepper besitzt. In Notfällen wird aber auf private Eigner von Schleppern zurückgegriffen. Es handelt sich vielfach um Schlepper, die im Einsatz an den Nordsee-Bohrinseln sind. Das heißt also, daß in ausreichender Entfernung Schlepperkapazitäten vorhanden sind. In der Vergangenheit hat sich diese Zusammenarbeit zwischen den zuständigen Behörden und den Eigentümern der Schlepper in Notfällen bewährt.

Die Behauptung, daß das Schiff in dänischen Gewässern wahrscheinlich hätte gesichert werden können, ist unzutreffend. Den dänischen Rettungsmanschaften kam es zunächst darauf an, die Besatzung des brennenden Frachters zu retten. Nach dem gelungenen Bergemanöver war es den Verantwortlichen vor Ort aufgrund der stürmischen See nicht möglich,

Personen an Bord des Frachters zu bringen, die die notwendigen Vorkehrungen für ein Schleppmanöver hätten durchführen können. Die vorherrschende Wetterlage hat es den dänischen Löschmannschaften auch nicht ermöglicht, das Feuer auf der Pallas" zu löschen.

Nach unseren Informationen ist es erst zu dem Leck in der Pallas" gekommen, als Schlepper die vor Amrum auf Grund gelaufene Pallas" freischleppen wollten. Bei diesen mißlungenen Schleppmanövern wurde die Pallas" beschädigt.

Die dänischen Behörden haben uns darauf aufmerksam gemacht, daß sie technische Möglichkeiten verwende, auf Grund gelaufene Schiffe frei zu bekommen. Dies wird bewerkstelligt, indem der Grund unter dem Schiff weggespült wird. Das Schiff hat somit wieder eine Handbreit Wasser unter dem Kiel und kann abgeschleppt werden, ohne daß es zu einer Beschädigung kommt. Hätte diese Möglichkeit nicht auch bei der Pallas" angewandt werden können?

Mir lag daran, die Behauptungen des Umweltministers zu relativieren, nicht aus Besserwisserei, sondern weil es wichtig ist, besonders in solchen Situationen darauf hinzuwirken, daß die grenzüberschreitende Zusammenarbeit funktioniert. Der SSW unterstützt also ausdrücklich die Forderung des interfraktionellen Antrags, die Abstimmung bei Schleppereinsätzen zu optimieren.

In der aktuellen Situation kann es aber nur auf zwei Dinge ankommen. Erstens: Das Feuer auf dem Frachter muß gelöscht werden. Das Öl muß abgepumpt werden. Der Frachter muß wegtransportiert oder zerlegt werden - je nachdem, was möglich und machbar ist.

Zweitens: Das Öl an den Stränden muß sofort abgetragen und entsorgt werden, damit nicht noch mehr Tiere qualvoll verenden. Es muß verhindert werden, daß der schwarze Teppich die Natur unter sich begräbt. Das kann aber nur erreicht werden, wenn weitere Hilfe kommt. Wenn die Tätigen vor Ort keine Unterstützung bekommen, dann wird es lange dauern. Die Frage muß also heißen, was die bedrohte Natur uns wert ist. Ich hoffe, daß die Landesregierung auch die Bundeswehr verstärkt um Hilfe und Unterstützung bitten wird. Soweit ich beurteilen kann, sind dies die Dinge, die jetzt ganz schnell vorangetrieben werden müssen, damit die Auswirkungen der Katastrophe sich nicht noch mehr verschlimmern.

Erst danach kann es darum gehen zu untersuchen, was getan werden muß - um solch Katastrophen künftig zu verhindern. Dabei muß auch geklärt werden, wie lange der Eigentümer eines havarierten Schiffes eigenverantwortlich entscheiden darf.