

Husum, den 25.10.18

## **Schiffssicherheit auf Nord- und Ostsee nicht vernachlässigen!**

### **Notschleppkonzept beibehalten / „Deutschen Küstenwache“ bleibt das Ziel**

(Husum/Cuxhaven/Varel i.O) Der zwanzigste Jahrestag der Havarie des Holzfrachters „Pallas“ vor der Nordseeinsel Amrum ist für die Schutzgemeinschaft Deutsche Nordseeküste SDN erneut ein Anlass, die Bundes- und Landtagsabgeordneten der norddeutschen Küstenländer aufzufordern, das Thema Schiffssicherheit nicht zu vernachlässigen. Damals war 60 Seemeilen querab vom Nordseehafen Esbjerg ein Ladungsbrand auf dem Holzfrachter entstanden und es gelang der Besatzung nicht, diesen unter Kontrolle zu bringen. Mehrere Abschleppversuche bei überwiegend schwersten Wetterverhältnissen bleiben erfolglos. Trotz ausgebrachten Steuerbord-Anker vertrieb die Pallas, hatte am 29.10.98 gegen 9:00 Uhr eine erste Grundberührung und kann in den folgenden Stunden südwestlich von Amrum fest. Mehrere durch die Reederei veranlasste Abbergversuche führten nicht zum Erfolg. Durch Austritt von Öl entstanden Gewässer- und Strandverunreinigungen;

„Nach der Aufarbeitung und Untersuchung durch das damalige Seeamt Kiel wurden Maßnahmen für mehr Sicherheit auf See ergriffen“, erläutert Vorstandssprecher Hans von Wecheln. In den vergangenen Jahren wurde vieles - nicht zuletzt auf Forderung des Umweltverbands - an den deutschen Küsten für mehr Sicherheit auf Nord- und Ostsee getan. So wurden als Ergebnis der Aufarbeitung der Pallas-Havarie unter anderem das Havariekommandos in Cuxhaven als gemeinsame Koordinierungseinrichtung von Bund und den Küstenländern eingerichtet sowie das vorhandene Notschleppkonzept überprüft und um Boardingteams erweitert. Zur Umsetzung des Konzeptes werden von der Bundesregierung besonders leistungsfähige, auch flachwassertaugliche Notfallschlepper vorgehalten. Die Erfahrungen aus den Havarien haben seitdem immer wieder die Fähigkeiten der beteiligten Einsatzkräfte bestätigt. 1999 wurde der ähnlich große Massengutfrachter Lucky Fortune, der ebenfalls ohne Ladung trotz ausgebrachter Anker auf Sylt zutrieb, bei noch schlechterem Wetter zwei Stunden vor der Strandung erfolgreich durch einen Notschlepper gesichert - damals war der Motor ausgefallen.

„Insgesamt betrachtet ist die Sicherheit der Seefahrt verbessert worden“, sagte von Wecheln, gleichwohl seien Havarien nie auszuschließen, wie die Havarie der „Glory Amsterdam“ vor genau einem Jahr gezeigt hatte. Dort war der unbeladene Frachter nach zwölf Stunden Drift durch die Deutsche Bucht trotz rechtzeitig vorhandener Schleppkapazität vor der Insel Langeoog gestrandet. Die Havarie sei zwar glimpflich verlaufen, aber damit könne man nicht immer rechnen, unterstreicht von Wecheln.

Die SDN unterstreicht, dass das Notschleppkonzept der Bundesregierung aus ihrer Sicht richtig und nach wie vor sinnvoll ist. Es habe sich bei der Havarie der „Glory Amsterdam“ wieder einmal bewährt, weil innerhalb der vorgesehenen Zeit ein geeigneter, leistungsfähiger Notschlepper am Einsatzort war. Das Notschleppkonzept sieht vor, dass ein Notschlepper innerhalb von zwei Stunden bei einem Havaristen eintreffen soll, um ihn solange zu halten und eine Strandung zu verhindern, bis kommerzielle Bergungsschlepper dann den Havaristen sicher zum Liegeplatz bringen.

Die Frage sei allerdings, wie das Havariekommando dieses Konzept bei „komplexen Schadenslagen“ anwendet. Die SDN und insbesondere ihre Mitgliedskreise an der Nordseeküste, die bei Katastrophenlagen direkt betroffen sind, wollen wissen, welches Vorgehen das Havariekommando in seinen Einsatzkonzepten festgelegt hat, um bei verschiedenen Lagen entsprechend zu reagieren.

☎ 0 48 41 / 22 40 Fax 03 2222 469 244

☎ 01 72 411 23 87

e-mail: [sdn.husum@t-online.de](mailto:sdn.husum@t-online.de)

[www.sdn-web.de](http://www.sdn-web.de)

**PRESSEMITTEILUNG**  
**Schutzgemeinschaft**  
**Deutsche Nordseeküste e.V.**



Auch sollte nach Meinung der SDN nach zwanzig Jahren seit der Pallas-Havarie eine Anpassung der vorhandenen Sicherheitsstrukturen durchgeführt werden. Neben verbesserten technischen Einzelmaßnahmen sollte besonders die Organisation der verschiedenen Behörden und des Havariekommandos gestrafft werden. Der Verband hatte bereits seit Jahren gefordert, die seegehenden Bundes- und Landeskräfte in eine „Deutsche Küstenwache“ mit schlanken Führungsstrukturen zusammen zu fassen. Der Umweltverband hatte im letzten Jahr zu diesem Thema ein Positionspapier an die Bundes- und Landtagsabgeordneten verschickt und wird hier weiterhin die Umsetzung einfordern.

Mit der freundlichen Bitte um Veröffentlichung!

gez.

Hans von Wecheln  
Vorstandssprecher  
Schutzgemeinschaft Deutsche Nordseeküste e.V.