

## 20 Jahre „Pallas“ - eine Bilanz Auszug aus „wattenmeer“ Heft 2018-4

### EDITORIAL



#### Liebe Wattenmeer-Freunde,

zum 20. Jahrestag der Pallas-Havarie haben wir uns die Forderungen der Naturschutzverbände aus dem Jahr 1998 angesehen und waren, wie wir zugeben müssen, selber überrascht, wie viel davon mittlerweile umgesetzt wurde. Langer Atem und große Beharrlichkeit zahlen sich auch im Umweltschutz aus. In dieser „wattenmeer“- Ausgabe blicken wir noch einmal auf die damaligen Ereignisse zurück.

Zum Zurücklehnen besteht aber keine Veranlassung. Über ein Jahr nach der glücklicherweise glimpflich ausgegangenen Strandung des Massengutfrachters Glory Amsterdam vor Langeoog liegt immer noch kein Abschlussbericht vor (siehe „wattenmeer“ 4|2017). „Sicherheit vor Schnelligkeit“ heißt es dazu aus dem zuständigen Amt. Zehn Mal so viel Öl, wie aus der Pallas ins Wattenmeer gelangte, war in den Tanks des Frachters. Was sich mit Sicherheit sagen lässt: Die nächsten Herbststürme kommen bestimmt und das Austreten einer solchen Ölmenge hätte katastrophale Auswirkungen auf das Weltnaturerbe.

In der Rückschau nehmen Großereignisse breiten Raum ein. Oft sind es andere Dinge, die positiv nachwirken. In diesem Jahr konnten wir das alte Schöpfwerk in Keitum auf Sylt als neue Ausstellung und Unterkunft unseres Vogelwerts eröffnen. Bis zu 250 Besucher täglich schauten vorbei und Einträge im Gästebuch wie „Eine liebevoll hergerichtete Oase der Ruhe“ zeigen, dass die Konzeption voll ins Schwarze getroffen hat. Dieses war nur möglich dank der hervorragenden Kooperation mit dem Deich- und Sielverband Nösse und der Unterstützung durch zahlreiche Geldgeber.

Unser Einsatz für das Weltnaturerbe Wattenmeer ist nur durch die Unterstützung unserer Mitglieder und Förderer denkbar; denn die Herausforderungen durch Klimawandel, die Industrialisierung der Nordsee und andere Nutzungsansprüche bleiben trotz aller Erfolge weiterhin hoch. Wir haben die Spendenaktion dieser Ausgabe deshalb unter das Motto „Wattenmeer bewahren“ gestellt und bitten um Ihre Hilfe, damit hier auch in Zukunft Seeschwalben brüten und Millionen von Watvögeln Nahrung finden können.

*Ihr Johnny Waller*



### INHALT

2 20 Jahre nach der Pallas – eine Bilanz

6 Seminarhaus Langeneß wird zum Künstleratelier

7 Neue Stationsbeauftragte in St. Peter-Ording

8 Wo kommen die kleinen Muscheln her?

10 Pantoffelschnecken – Transsexualität im Watt

11 Walstrandungen vor St. Peter-Ording

12 Was bleibt

13 Naturschutzaktion gegen invasive Cranberrys

14 Die Geschichte der Dünen am Wattenmeer

15 Europaweit einzigartiger Walpfad auf Sylt fertiggestellt

16 September-Sturm und November-Blüte im Weltnaturerbe



Erst nach einem Monat konnte der Brand auf der Pallas endgültig gelöscht werden.

## Dringender Handlungsbedarf beim Krisenmanagement von Schiffsunfällen

# 20 Jahre nach der Pallas – eine Bilanz

► 16.000 verölte Vögel im Wattenmeer, mehr als 14 Millionen Mark direkte Folgekosten sowie ein Schiffswrack, das für lange Zeit als Mahnmal aus dem Amrumer Sand ragen wird. Am 25. Oktober 1998 geriet der Holzfrachter Pallas in Brand und strandete bei widrigen Wetterbedingungen vier Tage später aufgrund von Kompetenzgerangel, Fehlentscheidungen und schlechter Ausrüstung vor der Nordseeinsel. Kurz nach der Havarie stellte die Schutzstation Wattenmeer gemeinsam mit anderen Umweltverbänden einen umfassenden Forderungskatalog zur Bekämpfung der schleichenden Ölpest und von Ölunfällen auf. Was hat sich seitdem getan?

Die Pallas-Havarie war vor 20 Jahren ein Weckruf für die Küste. Viele der damaligen Forderungen der Verbände sind durch intensive Lobbyarbeit umgesetzt worden.

Erfolge sind vor allem bei der Bekämpfung der schleichenden Ölpest zu verzeichnen: Seit 2002 müssen Schiffe europaweit Entsorgungskosten in den Häfen zahlen, egal ob sie dort ihr Altöl lassen oder nicht. Damit ist ein Anreiz weggefallen, den Ölschlamm illegal über Bord zu pumpen.



16.000 Vögel wurden durch die Pallas verölt, vor allem Eider- und Trauerenten waren unter den Opfern.

Ein Erfolg ist auch die Anerkennung des Wattenmeeres als besonders empfindliches Meeresgebiet (PSSA) im gleichen Jahr durch die Internationale Schifffahrtsorganisation IMO, ebenfalls eine alte Forderung der Umweltschützer. In der Praxis hat sie zur Folge, dass Schiffe das Schweröl Bunker C als Treibstoff im Wattenmeer nicht mehr verwenden können. Schweröl ist ein giftiges Abfallprodukt der Erdölraffination, dessen Einsatz an Land verboten ist und das über Jahrzehnte für Reedereien eine allzu billige Alternative zum 40 Prozent teureren Marinediesel war.

Diese legale „Sondermüllverbrennung auf See“ neigt sich dem Ende entgegen. 2016 senkte die Internationale Seeschifffahrts-Organisation IMO den zulässigen Grenzwert für

Fortsetzung auf Seite 4





Havarie des Massengutfrachters Glory Amsterdam im letzten Jahr: Mit mehr als der doppelten Pallas-Ölmenge an Bord strandete das Schiff vor der Insel Langeoog. Nur durch Glück wurde der

Wattenmeer mit Hunderttausenden verölten Vögeln. Auch der Tourismus würde für Jahre zum Erliegen kommen. Wo Milliarden von Euro Schäden drohen, muss es doch möglich sein, die Vorsorge angemessen zu organisieren. Das Notfallkonzept des Bundes berücksich-

## Notfallkonzept in der Praxis schlecht umgesetzt

tigt bislang nicht angemessen, dass da draußen lauter neue Windparks entstehen, in die ein Tanker mit Ruderschaden binnen Minuten hineindriften kann. Die Schutzstation Wattenmeer fordert eine Kostenbeteiligung der Stromerzeuger für die Bereitstellung weiterer Notfallschlepper und eine effizientere Organisation des Havariekommandos. ■

Fortsetzung von Seite 3

den Schwefelgehalt im Treibstoff von 3,5 auf immer noch hohe 0,5 Prozent (Grenzwert Auto-Diesel: 0,001 Prozent). Ab 2020 können Schiffe nur noch Schweröl verwenden, wenn sie eine Abgasreinigung installieren. Oder sie müssen auf Diesel bzw. Flüssiggas umsteigen.

Trotz aller Verbesserungen zeigen leider jüngste Erfahrungen, dass Schiffsstrandungen wie bei der Pallas immer noch möglich sind. Wie ein Pallas-Déjà-vu wirkte die

unbeladene Frachter nicht in die westlich des Ankerplatzes gelegenen Offshore-Windparks getrieben.

Was nützen Notfallkonzepte, wenn sie in der Praxis schlecht umgesetzt werden? Beim Krisenmanagement von Schiffsunfällen muss dringend nachgebessert werden. Bei der Pallas-Strandung wurden 200 Tonnen Öl freigesetzt. Die größten Tanker, die z.B. Wilhelmshaven anlaufen, haben bis zu 250.000 Tonnen Rohöl geladen. Die Havarie eines Gefahrgut-tankers wäre ein Super-Gau für das Welterbe

## Pallas – Chronologie einer Havarie

### 20.10.1998

Der Holzfrachter Pallas verlässt den schwedischen Hafen nördlich von Stockholm.

### 25.10.1998

In dänischen Hoheitsgewässern nordwestlich von Esbjerg bricht ein Feuer an Bord aus. Die dänische Rettungsleitstelle wird benachrichtigt. Die Besatzung bekommt das Feuer nicht unter Kontrolle.

### 26.10.1998

In einer dramatischen Rettungsaktion wird die Besatzung bei stürmischer See geborgen.

Die Pallas treibt führerlos in deutsche Gewässer. Die bundeseigenen Mehrzweckschiffe Mellum und Neuwerk erreichen nach acht Stunden den Havaristen. Erst gegen 20 Uhr gelingt es der Mellum, eine Schleppverbindung zur Pallas herzustellen.



### 26.10. - 29.10.1998

Nach zweimaliger kurzzeitiger Herstellung einer Schleppverbindung und anschließendem Reißen läuft die Pallas vor Amrum auf Grund.

### 01.11.1998 - 06.11.98

Die Pallas verliert Öl. Sperren sind aufgrund der Wellenhöhe zwecklos. Schlepper versuchen, die Pallas in tieferes Wasser zu ziehen, doch der Frachter bricht auseinander. Das Pallas-Öl verschmutzt die Küste; 15.000 tote Seevögel bis zu diesem Zeitpunkt.

### 11.11.1998

Aus Rotterdam wird die Hubinsel Barbara zur Bergung des Öls angefordert.

### 13.11.1998

Die Einsatzkräfte fluten die ersten Laderäume des Frachters, um die Brandherde zu löschen. Bis zum 22. November löscht eine niederländische Firma den Brand. Da es ihr nicht gelingt, das Öl komplett abzupumpen, dichten die Spezialisten das Wrack mit einer Mischung aus Zement und Ton ab.

### 21.12.1998

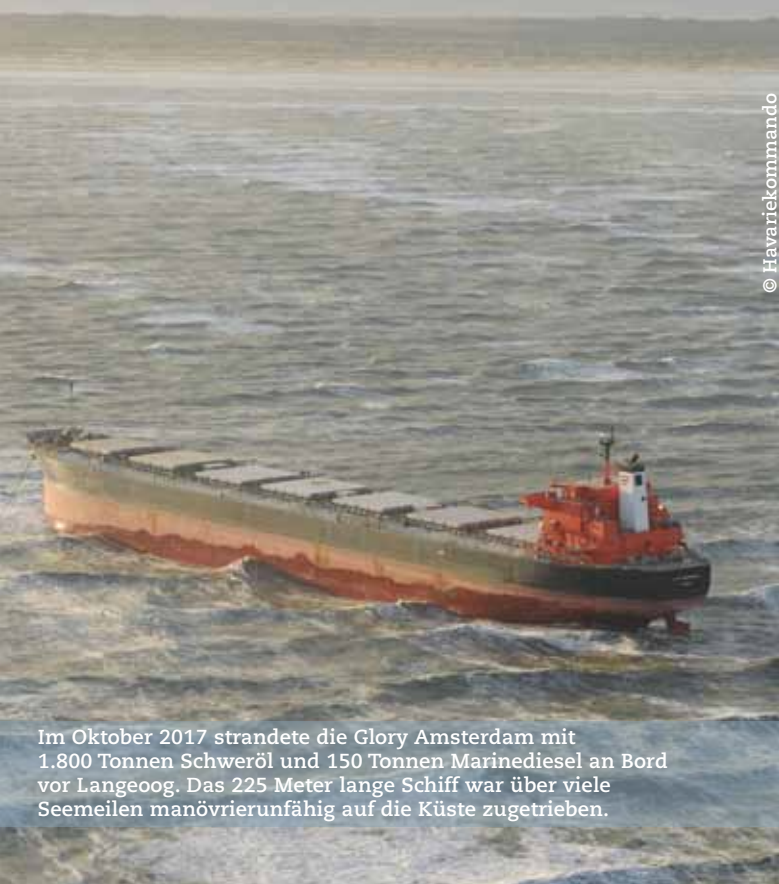
Untersuchungsausschuss zur Klärung der Havarie.

### 10.01.1999

Das Abpumpen des Öls auf der Pallas durch die niederländische Bergungsfirma ist abgeschlossen.

### 30.08.1999

Die Sicherungsarbeiten am Wrack der Pallas sind beendet. Spezialisten haben die Aufbauten abgeschweißt und den Schiffsrumpf mit etwa 5.000 Kubikmetern Spezialzement und rund 13.000 Kubikmetern Sand gefüllt.



© Havariekommando

Im Oktober 2017 strandete die Glory Amsterdam mit 1.800 Tonnen Schweröl und 150 Tonnen Marinediesel an Bord vor Langeoog. Das 225 Meter lange Schiff war über viele Seemeilen manövrierunfähig auf die Küste zugetrieben.



## Forderungen der Schutzstation Wattenmeer 1998 nach der Pallas-Havarie:

### „MEER Sicherheit für unsere Küste“

- **Europaweit einheitliche Regelungen** von Altöl- und Ölschlamm-entsorgung in allen Häfen – Einführung einer einheitlichen Entsorgungspauschale für jedes Schiff über die Hafengebühren, egal ob gereinigt wird oder nicht ●
- **Verbot von Schweröl als Schiffstreibstoff** ●
- **Mehr Qualität im Schiffsverkehr**  
Einreiseverbot herkömmlicher Tanker und „Seelenverkäufer“. Bevorzugung mehrwandiger Tanker ●
- **Verschärfte Auflagen und Kontrolle** der Nordsee-Bohrplattformen  
Verbot von Mineralöl als Bohrgleitmittel
- **Mehr Sicherheitssysteme auf Wasserstraßen**  
Verlegung der Großschifffahrtsrouten auf küstenfernere Wasserstraßen ●
- Stationierung von geeigneten Schlepperkapazitäten an der internationalen Wattenmeerküste ●
- Einrichten einer schnellen Eingreiftruppe mit weitreichenden Kompetenzen im Falle von Unfällen auf See ●
- Vorsorgliche Eskortierung von Gefahrguttransportern ●
- Mehr Einsatz von Lotsen
- Einführung der Black Box (wie bei Flugzeugen) ●  
(gültig ab 3.000 BRT seit 2010)
- **Änderung des Seerechts**, um Eingreiftruppen zu ermöglichen, Havaristen ohne Einwilligung des Reeders zu übernehmen ●
- **Verschärfte Überwachung** (Aufbau einer Euro-Coast Guard) ●  
Restriktive Verfolgung der Verursacher, beschleunigte und vereinfachte Verfahren bei Analyse, Ermittlung und Verurteilung von Ölsündern ●
- **Flächenhafter Schutz – seeseitig**  
Erweiterung des Nationalparks Wattenmeer und Ausweisung internationaler Gewässer in Küstennähe zu UNO-Kategorie „Besonders empfindliche Meeresgebiete“ (PSSA) ●

umgesetzt ● teilweise erreicht ● noch nicht umgesetzt ● Stand 2018

Anlässlich des 20. Pallas-Jahrestags stellte der Landesbetrieb für Küstenschutz, Nationalpark und Meeresschutz Schleswig-Holstein in Husum sein Ölabwehr-Equipment vor, darunter Hägglund-Geländetransportfahrzeuge, Bürsten-Ölskimmer und persönliche Schutzausrüstung für die Einsatzkräfte.