

Schleswig-Holsteinischer Landtag
Stenographischer Dienst und Ausschußdienst

N i e d e r s c h r i f t

„Pallas“-Untersuchungsausschuß

3. (1. öffentliche) Sitzung

am Montag, dem 25. Januar 1999, 10:00 Uhr
im Sitzungszimmer des Landtages

Anwesende Abgeordnete

Dr. Jürgen Hinz (SPD)

Vorsitzender

Hermann Benker (SPD)

Ingrid Franzen (SPD)

Dr. Ulf von Hielmcrone (SPD)

Konrad Nabel (SPD)

in Vertretung von Abg. Fleskes

Helmut Plüschau (SPD)

in Vertretung von Abg. Poppendiecker

Klaus Haller (CDU)

in Vertretung von Abg. Tengler

Heinz Maurus (CDU)

Klaus Schlie (CDU)

Herlich Marie Todsens-Reese (CDU)

Karl-Martin Hentschel (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Wolfgang Kubicki (F.D.P.)

Anke Spoorendonk (SSW)

Weitere Abgeordnete

Ulrike Rodust (SPD)

Monika Schwalm (CDU)

Caroline Schwarz (CDU)

Berndt Steinke (CDU)

Detlef Matthiessen (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Christel Aschmoneit-Lücke (F.D.P.)

Weitere Anwesende

siehe Anlage

Einzigster Punkt der Tagesordnung:**Seite****Vernehmung von Auskunftspersonen:**

Rainer Steenblock, Minister für Umwelt, Natur und Forsten 4

Andreas Kresling, Leiter des Deutschen Wetterdienstes - Seewetteramt -,
Hamburg 27

Jens Lütje, Leiter der Sonderstelle für Schiffssicherung, Neustadt/Holstein 36

Michael Wempe, Leiter des Dezernats Schiffahrt der Wasser- und
Schiffahrtsgesellschaft Nord 52

Beginn: 10:20 Uhr

Vorsitzender: Meine sehr verehrten Damen und Herren, der Parlamentarische Untersuchungsausschuß tritt heute zu seiner ersten öffentlichen Sitzung - es ist seine dritte Sitzung insgesamt - zusammen.

Der Presse möchte ich mitteilen, daß wir in interner Sitzung über die vorliegenden Beweisangebote der Fraktionen Beschluß gefaßt haben.

Ich stelle fest, daß zu dieser Sitzung ordnungsgemäß eingeladen worden ist und daß wir beschlußfähig sind.

Vernehmung der Auskunftsperson Minister Rainer Steenblock

Herr Minister Steenblock, Sie sind heute vor diesem Ausschuß als Auskunftsperson, als Zeuge, erschienen. Das Beweisthema, zu dem Sie sich äußern sollen, ist Ihnen in der Ladung mitgeteilt worden.

Eine Aussagegenehmigung war nicht erforderlich.

Bevor Sie sich zu dem Beweisthema äußern, muß ich Sie noch auf folgendes hinweisen. Sie haben vor diesem Untersuchungsausschuß genauso wie vor einem Gericht wahrheitsgemäß auszusagen. Das bedeutet, daß Sie dem Ausschuß alles, was Sie zu diesem Thema wissen, mitzuteilen haben. Sie dürfen nichts hinzufügen, Sie dürfen aber auch nichts weglassen.

Das gilt sowohl für Ihre Angaben zur Person als auch für Ihre Aussagen zur Sache.

Sie können die Aussage verweigern, wenn Sie sich selbst oder einen Ihrer Angehörigen durch die Beantwortung der Gefahr aussetzen würden, wegen einer Straftat oder einer Ordnungswidrigkeit verfolgt zu werden, oder wenn die Beantwortung einem Ihrer Angehörigen schwerwiegende Nachteile bringen würde.

Sie müssen damit rechnen, daß Sie Ihre Aussage vor dem Ausschuß beideln müssen. In diesem Zusammenhang weise ich Sie - das geschieht rein vorsorglich - besonders auf die strafrechtlichen Folgen einer falschen Aussage oder eines Meineides hin, der mit einer Freiheitsstrafe von mindestens einem Jahr geahndet werden kann.

Diese Belehrung erfolgt nicht aus Mißtrauen Ihnen gegenüber, sondern weil ich dazu gesetzlich verpflichtet bin.

Bevor ich Sie zur Sache vernehme, muß ich Sie zur Person vernehmen. Ich bitte Sie also, uns Ihren vollständigen Namen, Ihr Alter, Ihren Wohnort und Ihren Beruf mitzuteilen.

Sie haben das Wort.

Steenblock: Rainer Bernd Herbert Walter Steenblock, geboren am 29. Februar 1948, Umweltminister des Landes Schleswig-Holstein.

Vorsitzender: Wo wohnen Sie?

Steenblock: Ich wohne in Elmshorn, Kirchenstraße 52.

Vorsitzender: Danke! Sie haben als Zeuge das Wort, Herr Steenblock.

Steenblock: Sehr geehrter Herr Vorsitzender, meine sehr verehrten Damen und Herren Abgeordneten, sehr geehrte Damen und Herren, zur sachlichen Aufklärung der Havarie der „Pallas“ beizutragen und mit Ihnen die Umstände, die dazu geführt haben, näher auszuleuchten, ist auch mein ganz persönliches Interesse. Dazu möchte ich mit meiner nachfolgenden Aussage beitragen.

Ich darf - Sie haben mich ja darüber belehrt - auch eine allgemeine Vorbemerkung machen; das würde ich jetzt gern tun.

Zum Gegenstand des Untersuchungsauftrags ist in den letzten drei Monaten überdurchschnittlich viel und kontrovers in der Öffent-

lichkeit, in den Medien und in der Politik dargestellt und diskutiert worden. Es wäre daher sicherlich für jeden von uns fahrlässig, den Eindruck erwecken zu wollen, daß er im nachhinein auswendig und in ganz präziser Weise alle Wahrnehmungen aller Details zum jeweiligen exakten Zeitpunkt angeben könnte. In jedem Fall aber möchte ich für meine Person erklären, daß mir dies nicht möglich ist. Dies bedeutet daher auch eine in der Erinnerung manchmal kaum zu trennende Mischung aus fachlicher Darstellung, aus Informationen, die sich aus vielen Gesprächen - auch aus der Presse - herauskristallisiert haben. Ich bitte, dies zu berücksichtigen und entsprechend im Protokoll zu vermerken. Ich werde mich jedoch bemühen, so genau, wie es meine Erinnerung zuläßt, zur Aufklärung beizutragen, und dabei versuchen, meine persönliche Wahrnehmung zu äußern. Da jedoch meine Erinnerung und Wahrnehmung unabdingbar an den chronologischen Verlauf der Ereignisse geknüpft ist und sich für mich sinnvoll nur so zugeordnet darstellen lassen, werde ich das auch in Form des chronologischen Verlaufs zu Protokoll geben.

Am Sonntag, dem 25.10., war die Holzladung des Frachtschiffs „Pallas“ bei Sturm und schwerer See vor der dänischen Nordseeküste in Brand geraten. Um 17:31 Uhr ging beim Zentralen Meldekopf in Cuxhaven die Meldung über die brennende „Pallas“ ein. Um 17:36 Uhr ging die Meldung beim ZMK ein, daß das Feuer auf der „Pallas“ unter Kontrolle sei und eine Unterstützung des Küstenwachzentrums nicht mehr erforderlich sei.

Es hat dann in der Folge eine Zuspitzung der Situation auf der „Pallas“ gegeben, so daß der Kapitän um 23:45 Uhr Mayday gegeben hat.

In der Nacht zum 26. Oktober - am Montag - hat es dann eine dramatische Rettungsaktion der dänischen Behörden gegeben, in der die Besatzung geborgen wurde. Dabei stirbt tragischerweise aber ein Besatzungsmitglied,

ein anderes wird schwer verletzt. Beim Zentralen Meldekopf geht die Meldung ein, daß der Havarist auf der Position 55° 12,2' N und 7° 56,7' O treiben würde.

Vorsitzender: Herr Minister, entschuldigen Sie die Unterbrechung. Ich muß die Zuhörer auf folgendes aufmerksam machen: Wer heute oder in den nächsten Tagen als Auskunftsperson in den nächsten Tagen vom Ausschuß geladen wird, darf heute an der Einvernahme des Zeugen Steenblock nicht teilnehmen. Ich bitte deshalb die betreffenden Personen, den Raum zu verlassen. -

Es scheint niemand hier zu sein. Die heute nachmittag erscheinenden Personen haben offenbar noch keine Reiselust nach Kiel entwickelt.

Danke schön! Sie können fortfahren.

Steenblock: Die „Pallas“ wurde dann von einem dänischen Schlepper begleitet, der wegen eines anderen Seenotfalls im dänischen Gebiet abgezogen worden war. Ein weiterer Schlepper oder ein entsprechendes Einsatzschiff stand anscheinend nicht zur Verfügung.

Das Mehrzweckschiff „Mellum“ wurde daraufhin um 07:32 Uhr vom ZMK zu dem Havaristen beordert, am Montag, dem 26.10. Um 08:08 Uhr ging dort dann die Meldung ein, daß die gesamte Decksladung brennen würde und daß kein dänischer Schlepper verfügbar sei. Um 09:40 Uhr wurde dann das Mehrzweckschiff „Neuwerk“ zu dem Havaristen beordert, um den Brand zu löschen und eine Notschleppverbindung herzustellen.

Um 10:10 Uhr läuft das Fischereiaufsichtsboot „Meerkatze“ zum Havaristen. Um 11:15 Uhr wird dann vom Zentralen Meldekopf in Cuxhaven das Umweltministerium in Schleswig-Holstein informiert, daß ein Frachtschiff mit einer Holzladung namens „Pallas“ vor Sylt treibe und in Brand geraten sei. Die Position sei etwa 15 bis 18 sm vor Sylt.

Die Information an mein Ministerium beinhaltete dann auch die Information, daß das Mehrzweckschiff „Neuwerk“ zum Frachtschiff in Marsch gesetzt worden sei und dort voraussichtlich gegen 15:00 Uhr eintreffen werde.

Die „Meerkatze“ ist dann um 14:10 Uhr beim Havaristen eingetroffen, „Mellum“ und „Neuwerk“ etwa eine halbe Stunde später. Die Schiffe haben sofort mit der Brandbekämpfung begonnen. Die „Pallas“ befand sich beim Eintreffen der „Neuwerk“ und der „Mellum“ etwa 18 sm nordwestlich von Sylt im deutschen Festlandssockelgebiet.

Um 15:43 Uhr meldet die „Neuwerk“, daß das Feuer am Havaristen unter Kontrolle sei.

Die „Oceanic“, die später auch zum Unfallort geschickt wird, war zu diesem Zeitpunkt durch Schlepphilfe für den Bulk-Carrier „Ruby XL“ beschäftigt, der aufgrund des Totalausfalls seiner Hauptmaschine nach Stade geschleppt werden sollte.

Um 16:26 Uhr setzt ein Hubschrauber sechs Feuerwehrleute aus Cuxhaven auf der „Neuwerk“ ab und vier Besatzungsmitglieder der „Meerkatze“.

Über die Beendigung der Löscharbeiten und die Aufnahme einer Schleppverbindung wird das Umweltministerium am späten Nachmittag informiert. Nachdem der Brand weitgehend gelöscht werden konnte, wurde von der „Neuwerk“ um 18:30 Uhr eine Notschleppverbindung durch eine Kunststoffleine aus Polypropylen mit einer maximalen Zuglast von 70 t hergestellt. Zusätzlich wurde versucht, eine schwerere, stabilere Stahltrossenverbindung herzustellen. Wegen fehlender Besatzung auf der „Pallas“ und aufgrund der ausgefallenen Aggregate konnte eine Drahtverbindung nicht hergestellt werden.

Um 19:35 Uhr brach die Leinenverbindung zwischen der „Neuwerk“ und dem Havaristen. Um 19:57 Uhr wurde eine neue Schleppverbindung mit zwei Polypropylen-

Leinen von der „Mellum“ aus hergestellt. Die „Mellum“ begann dann um 20:10 Uhr, die „Pallas“ etwa 25 sm seewärts in südliche Richtung zu schleppen, um genügend Abstand zur Küste zu bekommen. Beide Anker der „Pallas“ waren klar zum Fallen gemacht worden. Um 21:55 Uhr kam eine weitere Meldung, daß alle Luken der „Pallas“ wieder in Flammen stehen würden. Es wurde von den Schiffen versucht, die Luken zu kühlen. Die vier Besatzungsmitglieder der „Meerkatze“ wurden vom Havaristen abgehoben.

Nach der Entlassung der „Oceanic“ von der Bergung der „Ruby XL“ fuhr die „Oceanic“ zu ihrer Einsatzposition bei Helgoland zurück. Um 23:00 Uhr befand sich die „Oceanic“ auf dieser Position bei Helgoland.

Im Verlauf des Tages wurden im Umweltministerium die Abteilungsleitung und dann auch die Hausleitung - also ich - über die Vorgänge informiert. Die Fachabteilung hat dann den Tag über die Kontakte nach Cuxhaven gehalten, um die weitere Entwicklung auch möglichst zeitnah zu realisieren.

Am 27. Oktober - am Dienstag - stellt sich die Situation morgens so dar, daß das Feuer wieder ausgebrochen ist. Eine Kühlung wird dringend erforderlich. An der Kühlung beteiligen sich die „Neuwerk“ und der inzwischen dort eingetroffene Seenotrettungskreuzer „Wilhelm Kaisen“. Der vom Reeder der „Pallas“ zur Bergung bestellte britische Schlepper „Alex Gordon“ mit 5 m Tiefgang und 78 t Fahrlast wartet auf Tageslicht, um zu prüfen, ob ein Umspannen der Schleppverbindung, die zu diesem Zeitpunkt immer noch zwischen der „Pallas“ und der „Mellum“ besteht, durchzuführen ist. Der Schleppverband versucht, den Schutz von Helgoland zu bekommen, da wegen des sich ständig verschlechternden Wetters ein Umspannen nicht möglich war. Dieser Versuch, auf „Alex Gordon“ umzuspannen, wird nicht unternommen, weil die Wetterbedingungen ein solches Umspannen als zu riskant erscheinen lassen.

Um 08:19 Uhr bestätigt der Schlepper „Alex Gordon“, daß eine Übernahme zur Zeit nicht möglich sei und man abwarten wolle, bis man die Schutzposition vor Helgoland erreicht habe, um dort eventuell ein Umspannen auf die „Alex Gordon“ möglich zu machen.

Um 12:23 Uhr bricht die Kunststoffschleppverbindung zwischen der „Mellum“ und dem Havaristen etwa 20 sm nördlich von Helgoland. Der Havarist wird von seiner Position vertrieben. Um 15:43 Uhr war die Herstellung neuer Schleppverbindungen von der „Mellum“ wie auch von der „Oceanic“ sowie von der „Alex Gordon“ zum Havaristen wegen des schlechten Wetters nicht möglich.

Danach gelang es um 17:20 Uhr, mit einem Hubschrauber einen Bootsmann der „Neuwerk“ auf der „Pallas“ abzusetzen, der einen Anker ausgebracht hat, um damit das Schiff auf Position zu halten. Um 17:49 Uhr wurde der Bootsmann wieder von Bord der „Pallas“ geholt. Gegen 18:03 Uhr war klar, daß der Anker halten würde.

Die Fachabteilung des Umweltministeriums ist vom ZMK über diese Vorgänge informiert worden. Das Umweltministerium hat daraufhin auch einen ausführlichen Lagebericht an das Staatliche Umweltamt Schleswig gegeben, das bei eventuellen Ölbekämpfungseinsätzen dann natürlich eine zentrale Funktion hätte, so daß dort der Informationsstand auch aktuell war.

Der Brand ist in dieser Zeit trotz der von den beiden Schiffen vorgenommenen Kühlung stärker geworden. Schiffe, die zu diesem Zeitpunkt im Einsatz waren, waren die „Neuwerk“, vorwiegend zur Kühlung, aber auch zur Unterstützung der Notschleppverbindung, die „Mellum“, die eine Notschleppverbindung über weite Teile des Tages gehalten hatte, die „Meerkatze“, die „Alex Gordon“ und die „Oceanic“ sowie der Seenotrettungskreuzer „Wilhelm Kaisen“.

Am 28. Oktober - am Mittwoch - werden gegen 11:22 Uhr vier Personen von der

„Neuwerk“ und der Erste Offizier der „Oceanic“ auf dem Havaristen mit einem Hubschrauber abgesetzt, um eine weitere Schleppverbindung herzustellen. Das Schiff liegt zu der Zeit vor Anker.

Um 14:33 Uhr wurde eine Schleppverbindung zwischen der „Mellum“ und dem Havaristen hergestellt. Die ausgesteckte Ankerkette wurde abgebrannt, um den Schleppzug wieder in Bewegung setzen zu können. Die Schleppfahrt wurde aufgenommen.

Um 15:00 Uhr brach erneut die Schleppverbindung. Im Anschluß daran wurde der zweite Anker der „Pallas“ zu Wasser gelassen. Um 15:35 Uhr war klar, daß auch der zweite Anker die Position nicht würde halten können. Der Havarist wurde weiter in Richtung Küste auf die 10-m-Wassertiefenlinie vertrieben.

Um 16:12 Uhr hielt dann der Anker. Um 16:20 Uhr wurden die Personen, die noch auf der „Pallas“ waren, geborgen. Die Schleppfahrzeuge blieben jedoch vor Ort. Wegen des mittlerweile orkanartigen Sturms und des starken Seegangs konnten bis zum nächsten Morgen keine weiteren Aktionen gestartet werden.

Um 21:37 Uhr meldete die „Meerkatze“, daß der Havarist weiter nach Osten vertrieben würde und nur noch 0,25 sm von der 10-m-Wassertiefenlinie entfernt sei. Diese Linie ist für die Zuständigkeiten dann auch der Einsätze des Landes Schleswig-Holstein und für die ELG wichtig.

Um 22:25 Uhr wurde die 10-m-Wassertiefenlinie überschritten. Um zirka 22:30 Uhr wurde die Rufbereitschaft des schleswig-holsteinischen Umweltministeriums von der Sonderstelle des Bundes zur Bekämpfung von Meeresverschmutzungen in Cuxhaven darüber informiert, daß die „Pallas“ trotz ausgebrachten Ankers seit etwa einer Stunde abdriftete, etwa 7 sm südwestlich von Amrum auf das Wattenmeer zutrieb.

Das Schiff habe ungefähr 600 t Treibstoff - vermutlich Schweröl - an Bord. Die Wetterlage stellte sich zu jenem Zeitpunkt folgendermaßen dar: Westwind mit Stärken 9 bis 11, schwere See. Vor Ort waren drei Schlepper: „Neuwerk“, „Mellum“ und „Oceanic“ und die „Meerkatze“, die aber dieses Schiff nicht halten können. Wegen des schweren Wetters sei keine Schleppleine auf das Schiff zu überbringen.

Es wird zu dieser Zeit keine Möglichkeit gesehen, weitere Maßnahmen zu ergreifen. Vorsorglich wird beschlossen, den ELG-Fall anzuordnen. Die Partnerländer werden von der SBM - das ist die Sonderstelle zur Bekämpfung von Meeresverschmutzungen - informiert. Weitere Informationen folgen, sowie eine Änderung der Lage eintritt. Soweit der kurze Bericht, der dem Umweltministerium zu diesem Zeitpunkt übermittelt wurde!

Daraufhin informiert die Rufbereitschaft des Umweltministeriums den zuständigen Abteilungsleiter um 22:45 Uhr über die Ausrufung des ELG-Falls. Dieser informiert dann das StUA Schleswig. Die Wasser- und Schifffahrtspolizei in Husum wird um 22:50 Uhr informiert, das Lagezentrum des Kreises Nordfriesland um 23:00 Uhr. Um 23:30 Uhr gibt es einen Telefonkontakt mit einem Mitarbeiter der Amtsverwaltung auf Amrum, und der Lagebericht wird nach Amrum durchgegeben.

Die Brandbekämpfung ist wegen der schweren See zu dieser Zeit ebenfalls nicht möglich.

Am Donnerstag, dem 29.10., teilt Cuxhaven um 07:30 Uhr mit, daß die „Pallas“ auf etwa 6 m Wassertiefe vor Anker liegt. Es besteht möglicherweise Grundberührung. Die Position des Schiffes sei zur Zeit eine vorspringende Wattspitze zwischen dem Vortrapptief und dem Rütergatt, etwa 6 sm südwestlich von Amrum. Der Sturm weht weiter aus West bis Nordwest mit im Mittel 9 Windstärken. Maßnahmen würden bei Tagesanbruch eingeleitet. Es soll weiterhin

versucht werden, das Schiff freizuschleppen, es gebe jedoch zusätzliche Probleme durch die geringen Wassertiefen. Soweit die Meldung, die bei uns eingeht.

Das Umweltministerium informiert um 09:00 Uhr Herrn Jungclaus auf Amrum. Die Informationen werden weitergegeben, daß die Vorbereitungen für Schutzmaßnahmen der Inseln vom Staatlichen Umweltamt getroffen werden. Herr Jungclaus teilt uns mit, daß der Seenotkreuzer „Eiswette“ und der Tonnenleger angefordert worden seien und auf dem Weg zur „Pallas“ seien.

Beim Havaristen werden mehrere Abschleppversuche durch den Schlepper der Reederei - also die „Alex Gordon“ - unternommen, die jedoch erfolglos bleiben. Das Schiff liegt zu dieser Zeit sicher vor Anker, hebt sich mit auflaufendem Wasser. Das Umweltministerium wird weiterhin von Cuxhaven unterrichtet. Die zuständigen Mitarbeiter der Abteilung, des Ministerbüros, werden bei der Beantwortung von Presseanfragen und zur Unterrichtung der Hausleitung informiert. Das ist auch so geschehen.

Die Informationen des Staatlichen Umweltamtes Schleswig werden weitergegeben. Es wird durch Rückfragen auch von uns die Wetterlage beim Wetterdienst weiter eruiert. ALR in Husum und Wasser- und Schifffahrtsamt Cuxhaven werden in diese Kontakte einbezogen.

Danach, um 14:20 Uhr, meldet dann das ZMK in Cuxhaven an das Umweltministerium, daß die „Pallas“ Grundberührung im weichen Untergrund hat, daß sie weiterhin sicher vor Anker liegt und sich mit auflaufendem Wasser hebt. Der Versuch, den Frachter mit mehreren kleinen Schleppern auf den Haken zu bekommen, ist für die nächsten Stunden beabsichtigt. Der Brand im Ladebereich ist gelöscht - so die Mitteilung, die wir um 14:20 Uhr erhalten haben. Es zeige sich nur noch eine leichte Rauchentwicklung an Schwellstellen.

Vorstehendes wurde dann auch als zweite Mitteilung an mich weitergeleitet, so daß ich diese Information zeitnah erhalten habe.

Zu diesem Zeitpunkt waren folgende Schiffe vor Ort: die „Neuwerk“, die „Mellum“, die „Meerkatze“, die „Oceanic“ und die „Alex Gordon“.

Am Freitag, dem 30. Oktober, teilt dann die Sonderstelle zur Bekämpfung von Meeresverschmutzungen um 07:30 Uhr mit, daß seit 00:45 Uhr der Brand der Aufbauten erloschen ist, die Position des Schiffes weiterhin konstant ist, die Wassertiefe teilweise bis zu 10 m beträgt. Dennoch gebe es ein Problem für größere Schlepper, da in der Nähe zwei Wrackstellen in der Seekarte vermerkt sind. Von Reederseite werden die Hilfskräfte der Firma Wijsmüller heute auf dem Schiff abgesetzt, und es wird weiter versucht, die „Pallas“ freizuschleppen.

Um 09:05 Uhr teilt die Sonderstelle des Bundes zur Bekämpfung von Meeresverschmutzungen mit, daß Ölbekämpfung auf See aufgrund des hohen Wellengangs nicht möglich ist. Es wird der Austritt von etwa 500 l Hydrauliköl am Vormittag gemeldet. Um 09:15 Uhr wird aufgrund dieser Meldung, die das Ölüberwachungsflugzeug des Bundes abgegeben hat, die Einsatzleitgruppe der fünf Küstenländer und des Bundes zur Bekämpfung von Meeresverschmutzungen nach Cuxhaven eingeladen, weil auch die Gefahr eines weiteren Ölaustritts besteht. Hierbei sei aber noch einmal darauf hingewiesen: Es handelt sich um Hydrauliköl.

Um 09:25 Uhr - zu dem Zeitpunkt findet eine Personalversammlung des Umweltministeriums statt - wird dieser Anruf an den zuständigen Abteilungsleiter mitgegeben, unter Zeugen fast des gesamten Umweltministeriums, weil es direkt auf der Personalversammlung passierte. Der Abteilungsleiter informiert mich sofort auf dieser Personalversammlung kurz über den Hergang, daß Öl ausgetreten ist und die ELG in Cuxhaven zusammentritt. Ein Mitarbeiter der Abteilung wird nach Cuxhaven entsandt.

Nach Beendigung der Personalversammlung gegen 12:45 Uhr erfolgt eine erneute ausführliche Unterrichtung von mir, der Staatssekretärin und Mitarbeiterinnen des Ministerbüros über die Entwicklung der Lage und Mitteilung durch die Abteilung, daß eine dauerhafte Anwesenheit des Ministers oder der Staatssekretärin aufgrund dieser Lage nicht erforderlich ist, da nach Einschätzung der Fachleute keine dramatische Entwicklung zu erwarten sei. Eine Erreichbarkeit meinerseits und eine Erreichbarkeit der Staatssekretärin wurde jederzeit sichergestellt. Wegen der Lageentwicklung wurde auch ständig der Kontakt zum Ministerbüro gehalten. Die Erreichbarkeit des Abteilungsleiters und seines Stellvertreters war die ganze Zeit über gewährleistet.

Die Vorbereitungen für die Bildung eines Leitungsstabes in der Abteilung 4, die fachlich zuständig ist, durch die Benennung entsprechender Mitarbeiter wurde veranlaßt. Sie müssen auch außerhalb der Dienstzeit - insbesondere an dem bevorstehenden Wochenende - ihre Erreichbarkeit sicherstellen.

Die ELG-Vertreter der Länder und des Bundes traten um 13:00 Uhr im Lagezentrum in Cuxhaven zusammen. Im Protokoll der ELG von 20:00 Uhr wird vermerkt, daß nach eingehender Analyse der Situation entschieden wurde, daß die von den Wasser- und Schifffahrtsämtern Tönning und Cuxhaven mit den Reedervertretern der „Pallas“ vereinbarten - schon vorher vereinbarten - Bergungs- und Abschleppmaßnahmen für den 31. Oktober und für den 1. November auch von der ELG akzeptiert werden, diese Maßnahmen durch Aktivierung des Ölabschöpfkatamarans „Westensee“ auch von der ELG-Seite her wirksam unterstützt werden, die „Mellum“ und die „Neuwerk“ als Einsatzschiff und gegebenenfalls für erforderliche leichte Operationen für den geplanten Schleppzug vorzusehen sind und die in Schleswig-Holstein betroffenen landseitigen Dienststellen informiert werden, um entsprechende Maßnahmen einzuleiten.

Ferner wurde das Ölüberwachungsflugzeug für weitere Befliegungen über das Wochenende aktiviert.

Das Staatliche Umweltamt Schleswig und das Amt für Ländliche Räume in Husum bereiten Maßnahmen für die landseitige Bekämpfung einer Ölverunreinigung in diesen Bereichen konkret vor. Eine seeseitige Bekämpfung war bei den herrschenden Wetter- und Seegangsverhältnissen ausgeschlossen. Die Schlepper „Alex Gordon“ und „Julius“ befanden sich zur Ausrüstung für die Bergungsmaßnahmen in Cuxhaven, die „Westensee“ lag in Bremerhaven. Die Vorbereitungen an Bord der „Pallas“ und die Herstellung der Schleppverbindung sollten über den Tag am 31. Oktober vorgenommen werden. Der Freischleppvorgang war für die Zeit des Abendhochwassers am 31. Oktober geplant.

Die Überfahrten des kleinen Schleppers „Julius“ und der „Westensee“ zur „Pallas“ mußten wegen des Sturms und des hohen Wellengangs in der Nacht abgebrochen werden, so daß beide Schiffe an ihre Liegeplätze zurückkehrten.

Um 17:00 Uhr erkundigte sich das Innenministerium - der Abteilungsleiter Gudat - nach der Lagebeurteilung durch meine Fachabteilung. Der Innenministeriumsvertreter schlägt vor, die Feuerwehren des Landes und Hilfsorganisationen des Bundes zu alarmieren und gegebenenfalls eine besondere Lage mit den sich daraus ergebenden Konsequenzen festzustellen. Dies wurde von dem zuständigen Abteilungsleiter des Umweltministeriums abgelehnt, da nach Beurteilung der Lage lediglich 500 l Öl einmalig aus dem Wrack ausgetreten waren, das Öl auf See nicht zu bekämpfen war und bei einer Anlandung an den Stränden mit verhältnismäßig geringen Kräften der örtlichen Feuerwehren - gegebenenfalls verstärkt durch Mitarbeiter des Amtes für Ländliche Räume - diese Mengen ohne Schwierigkeiten hätten beseitigt werden können. Die getroffenen vorbereiteten Maßnahmen wurden dem Innenmi-

nisterium mitgeteilt. Der Vorschlag, eine besondere Lage festzustellen, wurde daraufhin von dem Vertreter des Innenministeriums wieder zurückgenommen. Die gegenseitige Erreichbarkeit über das Lagezentrum des Innenministeriums wurde vereinbart.

Dann komme ich zum 31. Oktober, das ist der Samstag. Es ist weiterhin sehr stürmisches Wetter mit Windstärken von 7 bis 8 und Wellenhöhen von 4 bis 5 m. Ein Tonnenleger des Wasser- und Schiffsamtes Tönning stellt gegen 10:00 Uhr erneut einen leichten Ölaustritt von etwa 50 l an der „Pallas“ fest. Es wurde eine Probe des Öls genommen und in einem Labor in Hamburg analysiert. Die Probe enthielt allerdings zu geringe Ölmengen, so daß eine Bestimmung der Ölzusammensetzung nicht möglich war. Es stellte sich aber heraus, daß es sich bei diesem Ölaustritt wie auch den geringen Ölaustritten an den folgenden Tagen um Bilgenöl handelt, also nicht um das Öl, das später die Strände in großem Maß verunreinigt hat, um Bilgenöl, das wahrscheinlich über ein Stevenrohr des Frachters ausgetreten war.

Die „Pallas“ liegt weiterhin nahezu unverändert auf ihrer Position vor Anker. Bei Niedrigwasser hat sie Grundberührung, bei Hochwasser schwimmt sie zeitweise auf.

Um 12:55 Uhr meldet dann die ELG dem Umweltministerium, daß eine Leichterung der „Pallas“ aufgrund der Situation vor Ort nicht möglich ist. Vorgesehen ist ein weiterer Freischleppversuch durch kleinere Schlepper um 18:00 Uhr. Die „Neuwerk“ ist „stand-by“ und die „Mellum“ auch in Bereitschaft. Wenn der Freischleppversuch gelingt, ist die Begleitung des Schleppverbandes durch die „Westensee“ vorgesehen.

Die Brandbekämpfung auf der „Pallas“ ist wegen der schweren See nicht möglich. Die ELG fordert den Reeder zur Vorbereitung aktiver Brandbekämpfungsmaßnahmen auf. Auswirkungen des an diesem Tag ausgetretenen Öls - ungefähr 50 l Bilgenöl - auf die Strände sind nicht zu befürchten.

Am Sonntag konnte dann wegen starken Nebels der Hubschrauber, der die Mitarbeiter der Bergungsfirma, die vom Reeder beauftragt war, auf dem Schiff absetzen sollte, erst verspätet abfliegen. In den Morgenstunden scheitert ein weiterer Versuch des kleinen Schleppers „Julius“, zur „Pallas“ zu gelangen, an den Wind- und Seegangsverhältnissen. Danach wurde entschieden, daß die Aufgaben dieses Schiffes von einem Tonnenleger des Wasser- und Schifffahrtsamtes Tönning übernommen werden sollen.

Die „Pallas“ lag bei Niedrigwasser wieder auf Grund. Ein Freischleppen war daher nur bei Hochwasserstand möglich. Die Schlepptrassenverbindung zwischen der „Pallas“ und der „Alex Gordon“ wurde im Laufe dieses Tages hergestellt, und es gab eine stabile Trossenverbindung bis zum Freischleppversuch beim Abendhochwasser um 22:00 Uhr. Dieser Freischleppversuch wurde jedoch erfolglos beendet. Ein weiterer Ölverlust wurde am Sonntag, dem 01.11., nicht festgestellt. Die Brandbekämpfung auf der „Pallas“ war allerdings wegen der schweren See nicht möglich.

Während des Wochenendes gab es keine besondere Entwicklung der Lage. Die Alarmierung der in Bereitschaft stehenden Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter wird nicht erforderlich. Die Bereitschaft der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Umweltministeriums wird am 01.11. gegen 12:00 Uhr aufgehoben. Die laufenden weiteren Informationen werden weiterhin zwischen dem Abteilungsleiter 4 und seinem Stellvertreter ausgetauscht, insbesondere auch über die Wetersituation. Es ergeben sich aber keine besonderen Entwicklungen.

Am Montag, dem 02.11., versuchen die „Mellum“ und die „Alex Gordon“ weiter, den Havaristen bei ruhigerem Wetter zur Zeit des Morgenhochwassers gemeinsam freizuschleppen, auch diesmal ohne Erfolg, da die Schleppleine der „Mellum“ zerriß.

Der stellvertretende Abteilungsleiter der Abteilung 4 bei mir vereinbart mit dem

Landrat Bastian, daß zur besseren Information von Ämtern und Gemeinden schriftliche Lageberichte im Umweltministerium erstellt werden, die der Kreis über sein Lagezentrum weiterverteilen soll. Das Umweltministerium übernimmt die Information der Landesbehörden und der Verbände.

Am 2. November habe ich dann aufgrund dieser Vorfälle einen Brief an den Bundesverkehrsminister Müntefering geschrieben und in diesem Brief an den Bundesverkehrsminister daran appelliert, den Chartervertrag für die „Oceanic“ so lange zu verlängern, bis ein überzeugendes und sicheres Konzept für die Schlepperkapazitäten im Notfall in der Nordsee vorliegt und umgesetzt werden kann. Ich habe das aufgrund der aktuellen Situation des havarierten Frachtschiffs „Pallas“ und der vor wenigen Wochen erfolgten Notfallübung der Mehrzweckschiffe „Mellum“ und „Neuwerk“ gemacht, weil auch bei dieser Übung technische Probleme auftraten und erkennbar war, daß ein deutlicher Handlungsbedarf hinsichtlich eines Gesamtkonzepts zur Sicherung des Nationalparks Wattenmeer in Schleswig-Holstein, Hamburg und Niedersachsen besteht. Eine weitere Bereitstellung - so wird ebenfalls in diesem Brief von mir festgestellt - des Hochseeschleppers „Oceanic“ muß gewährleistet sein, bis ein neues Gesamtkonzept zur Sicherheit in der Deutschen Bucht beraten worden ist, ein Gesamtkonzept, das die Sicherheit auch bei starkem Sturm und hoher See gewährleistet.

Es ist dann in der Folge vom Bundesverkehrsminister auch entschieden worden - es hat ja eine Reihe von anderen Briefen ebenfalls gegeben, die den Bundesverkehrsminister in dieser Sache erreicht haben -, daß zumindest der am 30. November auslaufende Chartervertrag mit der „Oceanic“ jetzt bis zum Frühjahr verlängert wird.

Es ist an diesem Tag, Montag, dem 2. November, leichter Ölaustritt von Bilgenöl festgestellt worden, der allerdings nicht bekämpfbar ist. Mit Auswirkungen auf die

Strände ist wegen der geringen Menge und des Windes aus SSO nicht zu rechnen.

Es waren an diesem Tag folgende Schiffe im Einsatz: die „Mellum“, die „Alex Gordon“, beide mit Versuchen, die Notschleppverbindungen herzustellen und zu realisieren. Außerdem waren im Einsatzgebiet die „Neuwerk“, die „Meerkatze“, die „Oceanic“, die „Julius“, ein Schlepper, und die „Westensee“ vorsorglich zur Ölbekämpfung.

Am folgenden Tag, Dienstag, den 3.11., stellt sich die Situation so dar, daß es keine Schleppverbindung mit der „Pallas“ gab, da der Schlepper „Alex Gordon“ in den Hafen Wittdün zurückgelaufen war, um eine Beschädigung am Rumpf untersuchen zu lassen. Der Schlepper fuhr dann am Mittag zur „Pallas“ zurück, da beabsichtigt war, noch im Laufe des Tages unter Mithilfe eines weiteren kleineren Schleppers mit geringem Tiefgang eine neue Schleppverbindung von der „Alex Gordon“ zur „Pallas“ herzustellen. Neue Schleppversuche sollten erst am Mittwoch, dem 4. November, bei dem nächsten Hochwasser stattfinden. Dazu war aus Norwegen ein weiterer Schlepper, die „Englishman“, mit einem Tiefgang von 5,6 m und 130 t Pfahlzug angefordert worden. Dieser Schlepper sollte am 3. November gegen 22 Uhr auf Position sein. Derzeit war auf der „Pallas“ keine Bergungsmannschaft mehr vorhanden. Nach zwei Tagen Dauereinsatz brauchte die Mannschaft eine Ruhepause. Sie wurde für die neuen Schleppversuche im Laufe des Tages erneut an Bord gebracht.

Auf einer Besprechung zwischen ELG, den Wasser- und Schifffahrtsämtern Cuxhaven und Tönning, dem Reeder, dem Berger und dem Versicherer wurde folgendes festgelegt: Da in den nächsten drei Tagen Springfluten eintreten werden – Vollmond war am 4.11.; die Springverzögerung beträgt ja immer ungefähr zwei bis drei Tage –, wird dem vom Reeder beauftragten Bergungsunternehmen bis Sonntag, dem 8.11., eine Frist gesetzt, den Havaristen abzuschleppen. Hierzu wurden die beiden Hochseeschlepper

„Alex Gordon“ und „Englishman“ eingesetzt. Parallel dazu wurde der Reeder aufgefordert, ein Konzept vorzulegen, in dem alternative Lösungen zur Leichterung der Schadstoffe auf dem Havaristen vorgeschlagen werden, die dann greifen sollten, wenn die Abschleppversuche bis zum 8.11. erfolglos bleiben sollten.

Die Sachstandsberichte wurden dann durch das Umweltministerium an die Gemeinden, Ämter und Verbände weitergegeben, weil der andere Weg nicht so erfolgreich war, und dies wurde dann auch bis zum 6.11. so realisiert. Es kam an diesem Tag, dem 3.11., wieder zu einem leichten Austritt von Bilgenöl, der allerdings nicht bekämpfbar war und auch keine Gefährdung der Strände mit sich brachte.

Lassen Sie mich an dieser Stelle vielleicht noch einmal etwas zum Rettungskonzept sagen. Sie sehen ja, daß es eine ganze Reihe von Schleppversuchen gegeben hat, und es ist natürlich parallel diskutiert worden, ob und wie weit denn die Brandbekämpfung in den Vordergrund gerückt werden sollte. Es haben sich alle Beteiligten dafür entschieden, die Schleppversuche bis zum 8. November fortzusetzen, weil sie erfolgreich erschienen. Die Alternative, sofort auf Brandbekämpfung und Abbergen des Öls zu setzen, hätte zu folgenden Konsequenzen geführt: Da sich alle einig waren, daß eine Brandbekämpfung nur durch Fluten des Schiffs sinnvoll wäre, dieses Fluten des Schiffs aber, wie es zu einem späteren Zeitpunkt ja auch vorgenommen wird, erhebliche Risiken für die Stabilität des Schiffs bedeuten würde, zweitens zur Folge hätte, daß das Schiff dort vor Ort festgelegt worden wäre, und dieses Fluten des Schiffes natürlich das Risiko des Auseinanderbrechens auf Grund der unterschiedlichen Belastung des Schiffs nach diesem heftigen Brand hat, ist als sicherster Weg entschieden worden, so lange, bis eine Chance bestand, das Schiff freizuschleppen, diesen Weg zu verfolgen. Eine Brandbekämpfung durch Fluten hätte ein Freischleppen des Schiffs nicht möglich gemacht. –

Das vielleicht zu der Konzeption, die auch zwischen den Fachleuten insbesondere in der ELG, aber auch mit den Reedern als Strategie der Rettungsmaßnahmen in dieser Woche vereinbart war und realisiert worden ist. Trotzdem ist der Reeder parallel beauftragt worden, ein Konzept vorzulegen, wie denn, falls diese Versuche scheitern, die alternative Leichterung der Schadstoffe auf dem Havaristen realisiert werden kann.

Am Mittwoch, dem 4.11., ist der zusätzliche Schlepper „Englishman“ mit 10 000 PS eingetroffen. Zur Zeit des Mittagshochwassers konnte eine Schleppverbindung zwischen dem Schlepper und der „Pallas“ hergestellt werden. Beim nächsten Hochwasser, am 5. November um 0:40 Uhr, sollten der Schlepper „Alex Gordon“ und der Schlepper „Englishman“ versuchen, die „Pallas“ über den Bug freizuschleppen. Unter Ausnutzung der erhöhten Wasserstände sollten bis zum Wochenende dann über Hochwasser gegebenenfalls diese Schleppversuche wiederholt werden.

Nach den zu dieser Zeit vorliegenden Informationen hatte das Schiff noch ungefähr 600 m³ Schweröl sowie rund 120 m³ Dieselöl in den Doppelbodentanks beziehungsweise in den Maschinenraumtanks an Bord.

Die Holzladung war praktisch vollständig verbrannt, die Holzladung in den Laderäumen teilweise verbrannt beziehungsweise angebrannt. Es gab nach den vorliegenden Erkenntnissen am 4.11. noch zwei Brandnester an Bord. Bei einer Überfliegung durch den Ölüberwachungsflieger DO 228 wurde am 4.11. gegen 11:30 Uhr kein Ölaustritt festgestellt.

Ich selber habe mich an diesem Morgen noch einmal über die aktuelle Lage beraten lassen, bin dann am Mittag privat verreist und am Freitagvormittag wieder zurückgekommen. Eine ständige Erreichbarkeit war abgesprochen und gesichert.

Die „Pallas“ brennt zu diesem Zeitpunkt weiter unter Deck; es ist kein Ölaustritt fest-

gestellt worden. Die Schlepper sind mit den Schleppversuchen beschäftigt. Die „Westensee“ ist vorsorglich zur Ölbekämpfung vor Ort.

Nachdem es am Donnerstag, dem 5.11., den beiden Schleppern „Alex Gordon“ und „Englishman“ bereits bei dem Nachthochwasser gelungen war, eine Bewegung in das Schiff zu bekommen, ist es über die Mittagszeit gelungen, die festliegende „Pallas“ über den Bug um 70 Grad aus ihrer Lage zu drehen. Dies ist von dem Überwachungsflugzeug um 13:45 Uhr bestätigt worden. Mit dem kommenden Nachthochwasser gegen 1:30 Uhr sollte ein erneuter Schleppversuch unternommen werden. Es war nach den Prognosen zu erwarten, daß das Nachthochwasser etwa ein Dreiviertelmeter höher aufstieg als das normale Hochwasser. Beim Überflug des Ölüberwachungsfliegers DO 228 um 13:55 Uhr wurde kein Ölaustritt festgestellt. Mit dem Auflaufen des Nachthochwassers in der Nacht vom 5. auf den 6.11. erfolgte dann unter Ausnutzung des tatsächlich aufgelaufenen Wasserstandes von rund 1,5 m über Normalhoch ein weiterer Abschleppversuch durch „Alex Gordon“ und „Englishman“.

Unter Einsetzung eines zweiköpfigen Arbeitsteams des Bergers auf der „Pallas“ ist dieser Versuch dann durchgeführt worden. Zu diesem Zeitpunkt hatte allerdings heftiger westlicher Sturm mit hohem Seegang und zunehmend entstehenden Grundseen eingesetzt. Gerade diese Grundseen führten dazu, daß der Schlepper „Englishman“ tiefgangsbedingt in dem schwierigen Gewässer in eine prekäre Lage kam. Er hatte Grundberührung und mußte seine Schleppverbindung loswerfen. Damit war „Alex Gordon“ als Schlepper alleine in dieser Verbindung. Die Schleppverbindung zur „Alex Gordon“ brach, so daß beide Schlepper gezwungen waren, sich in Sicherheit zu bringen. Die „Pallas“ drehte sich nach diesem mißglückten Schleppversuch zurück in die alte Richtung und wurde noch weiter auf die Sände hinaufgesetzt. Sie schlug dabei mehrmals

heftig auf den Wattboden auf. Das Arbeitsteam, das zu diesem Zeitpunkt noch an Bord war, wurde anschließend über einen Helikopter abgeborgen.

Es kam an diesem Tag insgesamt wieder zu leichten Ölaustritten von Bilgenöl, die allerdings keine Gefährdung der Strände darstellten. Zusätzlich ist das Ölbekämpfungsschiff „Norderhever“ ins Einsatzgebiet ausgelaufen.

Am Freitag, dem 6. November, wurde bei einer Überfliegung des Schiffs ein leichter Knick achtern im Schiffsrumpf festgestellt, der wahrscheinlich auf dieses von mir für den 5.11. geschilderte heftige Aufschlagen des Schiffs auf den Wattboden zurückzuführen ist. Daraufhin wurden am 6.11. weitere geplante Schleppversuche abgebrochen, da sonst dadurch im schlimmsten Fall der Rumpf an der Knickstelle hätte aufbrechen können.

Das Umweltministerium wird darüber informiert, und auch ich werde im Laufe des Vormittags darüber informiert. Im Laufe des Vormittages werden die Staatlichen Umweltämter unterrichtet mit der Aufforderung, die Ölbekämpfung vorsorglich vorzubereiten. Die Aufgabenverteilung im Leitungsstab der Abteilung IV wird festgelegt. Die Rufbereitschaft der in Betracht kommenden Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter wird über das Wochenende gewährleistet.

Im Verlauf des Nachmittags geht ein neuer Anruf des Innenministeriums bei dem Abteilungsleiter IV bei mir ein mit dem Vorschlag, Feuerwehren und andere Hilfsorganisationen zu alarmieren und das Vorliegen einer besonderen Lage festzusetzen. Der Abteilungsleiter hat dies im wesentlichen mit der Begründung wie am 30.10. abgelehnt. Die ELG beschließt um 15:30 Uhr, daß, sollte sich der bisherige Anschein der erheblichen Beschädigung des Havaristen bestätigen lassen, die bisherigen Absichten einer Bergung des Schiffs aufgegeben werden müssen. Der Havarist wird von der ELG als Wrack erklärt. Die nunmehr erforderliche

Gefahrenabwehr gegenüber einer Ölverschmutzung wird vor allem in zwei Bereichen gesehen, zum einen in der optimalen sofortigen Aufnahme von austretenden Schadstoffen direkt am Wrack von der Wasseroberfläche und der Vorsorgemaßnahmen in Hinsicht auf die zweite relevante Problematik, nämlich die Leichterung der Schadstoffe, also des Schweröls/Diesels, mit Hilfe einer Hubinselplattform.

Daneben werden Vorsorgemaßnahmen eingeleitet, um bei einer eventuellen Verschmutzung von Stränden und Ufern einsatzbereit zu sein. Um 18:30 Uhr beschließt die ELG, daß dem Reeder eine mündliche, später dann eine schriftliche Verfügung erteilt wird, in der er aufgefordert wird, im Verlauf des 7. November zu entscheiden, ob er den Bergungsauftrag für Öl selber erteilen will. Um 20:15 Uhr beschließt die ELG für den Fall, daß der Reeder der „Pallas“ der Aufforderung des Schreibens nicht nachkommt, die Firma Wijmuller von der ELG über die Wasser- und Schifffahrsdirektion Nord direkt zu beauftragen hinsichtlich des Einsatzes der Hubinsel „Barbara“, hinsichtlich des Vorliegens eines Detailkonzepts zur Entsorgung der Schadstoffe und zur Beseitigung des Wracks.

Zur Bekämpfung der sich jetzt verstärkt abzeichnenden möglichen Meeresverschmutzung insbesondere durch Schweröl wird ein weiteres Ölbekämpfungsschiff, die „Knechtsand“ aus Cuxhaven, an den Schadensort geordert. Sie soll mit den bereits auf See stationierten „Neuwerk“ und „Westensee“ sowie mit der im Hafen von Wittdün in Bereitschaft liegenden „MS Norderhever“ die Ölbekämpfung gemeinsam organisieren und ergänzen. Darüber hinaus wurde eine tägliche Befliegung des Seegebietes um die „Pallas“ angeordnet.

Im Umweltministerium bestand Rufbereitschaft für das Wochenende, und die Mitarbeiter haben sich die Einsatzleitung mit den unterschiedlichen Verantwortlichkeiten für die Benachrichtigungen von Kreisen, Ämtern

und Gemeinden mit der Benennung von Ansprechpartnern aufgeteilt.

Die „Pallas“ brennt zu diesem Zeitpunkt weiter unter Deck. Es ist am 6.11. dann wieder ein Ölfilm ausgetreten, etwa 200 l Öl westlich von Süderoogsand, auch hier vermutlich Bilgenöl. Ein weiterer Austritt an der „Pallas“ wird zu diesem Zeitpunkt nicht festgestellt. Von dem Ölaustritt werden auch keine gravierenden Auswirkungen auf die Strände erwartet.

Am Sonnabend, dem 7. November, wird bei der morgendlichen Überfliegung festgestellt, daß Schweröl und Dieselöl aus dem Wrack ausströmen. Das austretende Öl driftet seewärts. Dennoch wurden vorsorglich zum Schutz der Strände und Sände Landungsboote, Pontons, Ölbekämpfungsgeschäften vorgehalten und die Einsatzmannschaften in Bereitschaft versetzt. Die Schlepper „Hooge“ und „Oland“ mit dem Ponton „Norderroog“ und den Ölsperren werden nach Amrum in Marsch gesetzt.

Die ELG beschließt am 7.11. um 13:30 Uhr, daß, um eine möglichst effektive Ölaufnahme vom Havaristen sicherzustellen, die Brandbekämpfung Priorität haben soll. Dazu wird beschlossen, schnellstmöglich mit der Firma Möller, die schon länger als Sachverständiger von der ELG hinzugezogen ist, auch im Zusammenhang mit der geplanten Erkundung an Bord der „Pallas“ durch Herrn Möller die Brandsituation und Schritte zur Brandbekämpfung zu erörtern, weil diese Brandbekämpfung die Voraussetzung für die Umsetzung eines geeigneten Entsorgungskonzeptes ist.

Im Laufe dieses Tages entstehen im Seegebiet um die „Pallas“ mehrere Ölverschmutzungen. Eine Ölfahne zieht sich auf 10 Seemeilen Länge und mehrere hundert Meter Breite vom Wrack in Richtung See. Darüber hinaus wurden einige kleindimensionale Ölverschmutzungen im Priel südlich von Wyk auf Föhr festgestellt. Gegen Abend wurde beim letzten Überflug des Tages festgestellt, daß es sich bei der im Laufe des

Samstags ausgetretenen Ölmenge um zirka 10 t handelt. Die vor Ort vorhandenen Ölbekämpfungsschiffe waren während des ganzen Tages im Einsatz. Eine aktive Ölbekämpfung mußte wegen der einsetzenden Dunkelheit unterbrochen und soll am folgenden Tag fortgesetzt werden. Entscheidungen über die weitere Entsorgung des Öls von Bord des Wracks wurden noch nicht gefällt.

Im Umweltministerium haben der Abteilungsleiter und sein Stellvertreter die Einsatzsteuerung übernommen. Der Abteilungsleiter hat die Hausleitung informiert, den Landrat informiert, das Lagezentrum des Innenministeriums, und sein Stellvertreter steuert den Einsatz vor Ort und hält Kontakt zum Staatlichen Umweltamt, zum Nationalparkamt, zu den Gemeinden und insbesondere dem Amt Amrum. Weitere Schiffe werden in das Seegebiet beordert, die „Knechtsand“, die „Oland“ und der Ponton „Norderoog“.

Um die Mittagszeit findet dann noch einmal ein ausführliches Telefongespräch zwischen mir und dem Abteilungsleiter zur Lage statt, in dem ich über die eingeleiteten Maßnahmen und über die Situation vor Ort informiert werde. Zur Unterrichtung der Gemeinden schlägt dann der Abteilungsleiter am Nachmittag dem Landrat Bastian eine erste Bürgermeisterdienstbesprechung vor. Dies wird in diesem Gespräch vom Landrat nicht für sinnvoll geraten.

Der Brand: wie in den Vortagen weiter unter Deck. Die ELG erteilt eine Fristverlängerung für ein neues Brandbekämpfungskonzept an den Reeder, eine Fristverlängerung um einen Tag.

An diesem Tag sind ungefähr 8 m³ Schwer- und Dieselöl ausgetreten, die seewärts driften. Auf Grund dessen sind an diesem Tag, also am Sonnabend, dem 7. November, keine Ölanlandungen aufgetreten. Im Einsatz sind an diesem Tag als Schiffe die „Norderhever“, „Knechtsand“, „Oland“, „Norderroog“, „Hooge“, „Neuwerk“ und „Westensee“.

Am Sonntag, dem 8.11., traf der Eigner der „Pallas“ keine weiteren Maßnahmen zur Bergung des Öls. Die Überfliegung mit dem Ölüberwachungsflugzeug am Mittag zeigte, daß zur Zeit des Hochwassers kein weiteres Öl aus dem Leck der „Pallas“ ausgetreten war; allerdings wurden an der Südspitze Amrums und am Südstrand von Föhr Ölstreifen festgestellt. Maßnahmen zur landseitigen Ölbekämpfung wurden eingeleitet. Die Ölbekämpfungsschiffe waren bis zum Einbrechen der Dunkelheit im Einsatz. Das Staatliche Umweltamt ist mit der Koordinierung der Ölbekämpfung an den Stränden beauftragt. Die Gemeinden wurden gebeten, die Küsten zu überwachen.

Nachdem die dem Reeder gesetzten Entscheidungsfristen verstrichen waren, beschloß die ELG um 16 Uhr, ihrerseits die Beseitigung des Öls zu organisieren. Es wurde damit begonnen, Vertragsgespräche mit Firmen, die für diese Arbeit in Frage kommen, anzuberaumen.

Von der ELG wurde als vordringlichste Maßnahme beschlossen, daß jetzt zuerst das Feuer auf der „Pallas“ gelöscht werden muß, damit anschließend die Bergung des Öls realisiert werden kann und damit eine Bekämpfung des aus dem Wrack austretenden Öls direkt am Schiff durchgeführt werden kann. Diese direkte Bekämpfung des Öls in direkter Schiffsnähe ist auf Grund der starken Hitzeabstrahlung der „Pallas“ zu dieser Zeit nicht möglich. Die Ölbekämpfungsschiffe sind deshalb mit der Situation konfrontiert, daß sie relativ breite Ölfahnen bekämpfen müssen. Da das Schiff durch eindringendes Löschwasser instabil geworden wäre und ein Kentern des Frachters auf hoher See zur Folge gehabt hätte, ist ein Löschen des Schiffs während der Schleppversuche – ich habe das ja vorhin schon einmal dargestellt – nicht möglich gewesen.

Folgendes Löschkonzept wurde von der ELG unter Hinzuziehung von Sachverständigen beschlossen: Die Laderäume der „Pallas“ werden mittels Pumpen mit See-

wasser geflutet, um alle Brandnester zu löschen. Durch diese Maßnahme wird das Schiff gleichzeitig fest an den Grund gesetzt, was auch die Voraussetzung für weitere Bergungsarbeiten am Schiff ist. Pontons und Plattformen können nur am Wrack gelegt werden, wenn sie eine stabile Lage aufweisen. Derzeit schwimmt der Bug der „Pallas“ bei Hochwasser noch auf. Die Maßnahme „Fluten des Schiffes“ ist daher neben der Löschung des Brandes Voraussetzung für den Beginn des Abbergens des an Bord befindlichen Öls.

Auf Veranlassung der ELG wurden mit der Bergungsfirma in Rotterdam Verhandlungen über den Einsatz der Hubinsel „Barbara“ aufgenommen.

Von seiten des Umweltministeriums wird weiterhin Kontakt mit den Inseln gehalten; die aktuellen Driftberechnungen werden angefordert. Die Gemeinden werden auf Grund der aktuellen Driftberechnungen angefordert, die Strände zu kontrollieren und die Ergebnisse dem Staatlichen Umweltamt zu melden. Landrat und Nationalparkamt werden weiterhin mündlich unterrichtet. Für die Brandbekämpfung werden Kontakte zu den Marinespezialisten in Neustadt und der ELG hergestellt. Auch der Abteilungsleiter meines Hauses hält Kontakt zur Marineleitung.

Ich selbst werde am Abend dann noch einmal ausführlich von dem Abteilungsleiter über die Situation informiert. Seitens der ELG haben bis zu diesem Zeitpunkt Gespräche mit der Feuerwehr in Cuxhaven und der Feuerwehr in Hamburg stattgefunden.

Daß sich der Reeder nicht in der Lage sieht, das Brandbekämpfungskonzept vorzustellen, habe ich Ihnen schon erzählt.

Es kommt an diesem Tag, dem 8.11., zu einem Ölaustritt von 8 m³ und zu Ölanlandungen auf den Inseln Amrum und insbesondere Föhr.

Die Schiffe, die an diesem Tag im Einsatz sind, sind die „Norderhever“, die „Knechtsand“, die „Oland“, Ponton „Norderoog“, die „Sardine“, die „MPOSS“ wird alarmiert, die „Hooge“ und die „Westensee“ sind zusätzlich im Einsatz.

Montag, 9.11.: Die Überwachungsflüge zeigen leichte Ölaustritte aus dem Wrack. Weiterhin wurden auf Amrum an der West- und Ostküste sowie an der Südspitze vereinzelte Ölverunreinigungen festgestellt. Auf Föhr wurden erhebliche Ölverschmutzungen beobachtet, vor allem im Bereich der Gode-niederung. Dementsprechend wurde der Schwerpunkt der landseitigen Ölbekämpfung auf diese beiden Inseln gelegt. Vor der Gode-niederung auf Föhr wurden Ölsperren ausgebracht. Vereinzelt Verunreinigungen wurden ebenfalls auf Langeneß und Hooge sowie auf dem Japsand und dem Flutsand von Norderoog beobachtet. Auf See wurde am Montag die Ölverschmutzung durch sechs Ölbekämpfungsschiffe bekämpft.

Den betroffenen Gemeinden wurde zusätzlich ein Berater aus dem Umweltministerium zur Seite gestellt. Zum Schutz der Strände wurden darüber hinaus die Landungsboote „Sardine“ und „Saibling“ des Amtes für Ländliche Räume in Husum sowie Geländefahrzeuge, Hochdruckreiniger und weitere notwendige Gerätschaften zur Verfügung gestellt. Das Nationalparkamt und der Nationalpark-Service übernahmen die ökologische Beratung und Arbeiten vor Ort.

Ich selber informierte mich anlässlich der Einweihung der Naturschutzstation Holmer Siel, zu der ich am Vormittag an der Westküste war, persönlich bei dem Leiter des Amtes für Ländliche Räume in Husum und bei der Leiterin des Staatlichen Umweltamtes Schleswig, Frau Dr. Holzgraefe und Herrn Kamp, und einem Vertreter des Kreises Nordfriesland über die eingeleiteten Maßnahmen und über die aktuelle Situation vor Ort.

Auf der Rückfahrt von der Westküste telefonierte ich mit dem Innenminister. Der In-

nenminister hatte mich angerufen und noch einmal gebeten, in die Krisenzentrale des Innenministeriums umzuziehen. Ich hielt dazu dann Rücksprache mit dem zuständigen Abteilungsleiter. Es hat dazu dann, als ich zurück war im Ministerium, noch einmal ein Gespräch gegeben. Ich habe mir die Vor- und Nachteile eines Umzugs in den Krisenstab vortragen lassen und habe dann, weil es auf Grund der Zeitlage für diesen Tag keine Entscheidungsmöglichkeiten mehr gab, den direkten Umzug zu machen, beschlossen, daß die Entscheidung im Kabinett in einem weiteren Gespräch mit dem Innenminister fallen soll, ob der Krisenstab in das Lagezentrum im Innenministerium umzieht.

Es wird auf jeden Fall am 9., am Montag, vom Umweltministerium für zweckmäßig erachtet, eine interministerielle Arbeitsgruppe einzurichten. Deshalb wird am Montag dazu für den nächsten Morgen eingeladen, also für den 10. zu so einem Arbeitsgruppengespräch. Zu diesem Arbeitsgruppengespräch für den Vormittag des 10.11. werden auch der Landesfeuerwehrverband, das THW und die Bundeswehr eingeladen.

Gegen 23 Uhr wurde mit der holländischen Bergungsfirma Wijmuller ein Brandbekämpfungskonzept abgestimmt und die entsprechenden Verträge abgeschlossen. – Auch dies also am Montagabend.

Ich würde gerne an dieser Stelle noch einmal, weil es sich vielleicht anbietet, einen Punkt noch etwas genereller darstellen, nämlich die Frage der Ölaustritte. Sie haben aus meinen Ausführungen entnommen, daß es in der Zeit bis zum 7.11. gelegentliche Austritte von Bilgenöl gegeben hat, am Anfang einmal Hydrauliköl, was ausgeflossen ist. Es hat dann in der Folge an vier Tagen noch einmal größere Ölaustritte aus der „Pallas“ gegeben. Das war einmal, wie schon dargestellt, der 7. und 8.11., an dem 8 bis 10 m³ jeweils aus dem Schiff ausgetreten sind. In den folgenden Tagen sind nur leichte Ölaustritte aus der „Pallas“ realisiert worden. Es gab dann am 11. November noch einmal einen größe-

ren Ölaustritt von ungefähr 3 m³, in den folgenden Tagen dann auch nur leichtere Ölaustritte und am 18. November noch einmal einen größeren Ölaustritt von zirka 10 m³.

Die Situation an den Stränden, die sich durch diese Ölaustritte in der Nachfolge des 7. November ergeben hat, ist, daß es am 8. November zum erstenmal zu Ölanlandungen gekommen ist, auch am 9. November und am 10. November. Am 11. wurden keine neuen Ölanlandungen mehr festgestellt, und in der Folge gab es am 13. und 14.11. noch einmal geringere Anlandungen von Öl. Danach sind praktisch keine neuen Ölanlandungen mehr festgestellt worden; allerdings sind die Reinigungsarbeiten an den Stränden noch fortgeführt worden, insgesamt bis zirka zum 18. November.

Dies vielleicht einmal im Zusammenhang dargestellt, so daß man die Schwerpunkte der Ölaustritte und die Schwerpunkte der Anlandungen auch in ihrer zeitlichen Reihe feststellen kann.

Am Dienstag, dem 10.11., wurde, nachdem am Vorabend ja die Verträge zur Brandbekämpfung der immer noch schwelenden Ladung in der „Pallas“ abgeschlossen wurden, im Laufe des Vormittags das schleswig-holsteinische Landungsboot „Sardine“ mit Gerätschaften zur Brandbekämpfung beladen. Bis zum Morgen wurden auf Föhr rund 150 m³ und auf Amrum etwa 10 m³ Öl-Sand-Gemisch eingesammelt. Gegen 15 Uhr verließ das Landungsboot „Sardine“ mit rund 3 t Brandbekämpfungsmaterial den Hafen in Richtung Wrack. Die Überfliegung des Wracks ergab am Nachmittag einen Ölaustritt von ungefähr 300 l.

In der Kabinettsitzung, die am Dienstagvormittag stattgefunden hat, habe ich dann einen Bericht zum Sachstand gegeben. Das Kabinett hat beschlossen, daß eine besondere Lage vorliegt und daß die Einrichtung des interministeriellen Leitungsstabes im Lagezentrum des Innenministeriums unter Federführung des MUNF stattfinden soll. Au-

ßerdem wurden im Anschluß an die Kabinettsitzung die Planungen sofort aufgenommen. Im Anschluß an die Kabinettsitzung habe ich dann mit dem Staatssekretär des Ministeriums für Ländliche Räume und dem Abteilungsleiter Gudat des Innenministeriums die Inseln Amrum und Föhr besucht.

Parallel dazu, zur Kabinettsitzung, tagte ja die schon am Montag eingeladene interministerielle Arbeitsgruppe unter Beteiligung von Landesfeuerwehr, Hilfswerk und Bundeswehr, in der alle Organisationen umfassend über die von uns erstellte Lagebeurteilung, die Abschätzung der voraussichtlichen Entwicklung und die Klärung der sich daraus ergebenden Fragen in der Zusammenarbeit der Ressorts und in der Zusammenarbeit mit den Hilfsorganisationen erörtert wurden.

In die Sitzung der Arbeitsgruppe wird dann die Entscheidung der Landesregierung übermittelt, daß das Vorliegen einer besonderen Lage festzustellen war. Darauf wird dann aus dieser Sitzung heraus für denselben Tag noch einmal um 15 Uhr in das Krisenzentrum zur konstituierenden Sitzung des interministeriellen Leitungsstabes durch das Umweltministerium eingeladen.

Ich selbst traf an diesem Tag gegen 16:15 Uhr gemeinsam mit meiner Begleitung vor Ort auf der Insel Föhr ein, um mich gemeinsam über die Situation dort zu informieren. Anschließend bin ich selber dann noch auf die Insel Amrum gefahren und habe mich dort über die Situation informiert und habe dort dann auch übernachtet.

Am 10.11. ist dann mittags das Feuerlöschschiff „Kiel“ in Marsch gesetzt worden, was neben Ölbekämpfungsmaßnahmen, die dieses Schiff auch realisieren kann, vor allen Dingen beim Feuerlöschen assistieren soll. Die „Pallas“ brennt weiter unter Deck. Mit Hilfe der Bundeswehr wird das Löschgerät, die Pumpen und so weiter, die die Firma Wijsmuller einsetzen will, an Bord der „Pallas“ gebracht.

Es kommt auch an diesem Tag zu leichten Öläustritten. Das Öl driftet seewärts; auf Amrum etwa 10 m³ Ölsand, auf Föhr 150; das hatte ich Ihnen schon dargestellt.

Insgesamt sind an diesem Tag folgende Schiffe im Einsatz: die „Norderhever“, die „Knechtsand“, die „Oland“, der Ponton „Norderoog“, die „Sardine“, die „Hooge“, die „Westensee“, die „Süderau“, und die „Kiel“ ist ausgelaufen.

Am Mittwoch stellt sich die Situation so dar, daß ich vormittags von Amrum zurück nach Kiel fahre. Am Mittag nehme ich gemeinsam mit der Ministerpräsidentin an einer Sitzung des interministeriellen Leitungsstabes teil. Wir informieren uns über die Gegebenheiten und über die Örtlichkeiten im Leitungsstab.

Das Ölüberwachungsflugzeug DO 228 stellt gegen 14 Uhr eine Ölfahne von ungefähr 7 km Länge fest, die von der „Pallas“ südwärts driftet. Auf den Inseln stellt sich die Situation gegen Abend wie folgt dar: Auf Amrum war die Reinigung der Strände abends beendet. Es waren bis 16 Uhr keine weiteren Verschmutzungen eingetreten. Das THW hatte 15 Personen mit Fahrzeugen auf die Insel verlegt. Auf Föhr wurden insgesamt etwa 300 m³ Öl-Sand-Gemisch in Containern gesammelt. Auch auf Föhr war das Technische Hilfswerk mit 15 Personen vor Ort. Während die Ölfunde an der Westküste von Sylt von Hörnum bis List reichten, waren an der Ostküste dort keine weiteren Anlandungen zu vermelden. Der Strand zwischen Hörnum und Rantum wurde von Mitarbeitern der Gemeinden gereinigt. Das THW hatte zehn Personen mit Fahrzeugen auf die Insel verlegt. Auf den Halligen Hooge, Langeneß und Gröde und den Sänden Japsand, Norderoogsand und Süderoogsand waren keine bekämpfungswürdigen Verunreinigungen festgestellt worden.

Bis Mittwoch waren etwa 500 verölte Vögel tot aufgefunden oder getötet worden. Bei etwa 5 000 Enten und etwa 7 500 Watvögeln wurden Ölspuren beobachtet.

Um 18:30 Uhr wurde dann vom Umweltministerium bekanntgegeben, daß die Hubinsel „Barbara“ angefordert worden ist. Das Bereitmachen der „Barbara“ hatte um 18 Uhr begonnen. Der Vertrag wurde allerdings erst um 23:59 Uhr geschlossen. Mit den Vorbereitungsarbeiten wurde trotzdem schon vorher angefangen.

Dem Vertrag mit den Bergern lag folgender Zeitplan zugrunde: daß ein Klarmachen und Ausrüsten der Plattform etwa drei Tage brauchen würde, dann ungefähr zwei Tage zum Verschleppen der Plattform zur Havaristelle und etwa zwei Tage zum Positionieren und Sichern der Plattform gebraucht würden, so daß damit gerechnet werden konnte, daß am 18.11. die „Pallas“ vor Ort fest verankert war und danach mit den Arbeiten auf der „Pallas“ begonnen werden konnte.

Der Transport der Löschgeräte war zu diesem Zeitpunkt abgeschlossen; allerdings mußte die mit einem Bundeswehrhubschrauber vorgesehene Übergabe eines Generators wegen schlechter Sicht abgebrochen werden. Die „Kiel“ ist am Wrack eingetroffen.

Auf Amrum sind bis zu diesem Zeitpunkt insgesamt 300 m³ Öl-Sand-Gemisch gesammelt worden; auf Föhr sind insgesamt ungefähr 300 m³ Öl-Sand-Gemisch aufgenommen worden. Die Strände auf Sylt sind gereinigt worden.

Am Donnerstag ist das Feuerlöschschiff „Kiel“ seit 7 Uhr mit Löscharbeiten beschäftigt. An der Vorbereitung der Brandbekämpfung auf der „Pallas“ waren tagsüber neun Männer, auch drei Männer des Feuerlöschschiffs „Kiel“, beteiligt. Am Nachmittag wurden die Restreinigungsarbeiten auf den Stränden von Amrum, Sylt und Föhr abgeschlossen. Ab 15 Uhr war ein Hubschrauber der Bundeswehr für den Transport der Feuerlöschgeräte im Einsatz. Insgesamt wurden bis zum Abend etwa 1 100 verölte Vögel tot aufgefunden oder getötet.

Es gab einen leichten Ölaustritt; es gab an diesem Tag keine nennenswerten Ölanlandungen.

Von Freitag, dem 13.11., bis zum 16.11. wurden keine nennenswerten Strandverschmutzungen weiter festgestellt. Die Bekämpfungsmaßnahmen auf See wurden fortgesetzt. Sie waren wegen günstiger Witterungsbedingungen, die mittlerweile eingetreten waren, sehr erfolgreich. Bisher wurden – geschätzt – insgesamt 300 m³ Öl-Sand-Gemisch vor allen Dingen auf der Insel Föhr eingesammelt und insgesamt 5 000 m³ Öl-Wasser-Gemisch.

Da am Morgen alle zur Brandbekämpfung erforderlichen Geräte an Bord waren, konnte mit der Brandbekämpfung begonnen werden. Da durch das Befüllen der Laderäume mit Nordseewasser zum Ablöschen der noch vorhandenen Schwelbrände eine nachhaltige Änderung der Gewichtsverhältnisse und damit der Beanspruchung des Schiffskörpers zu erwarten war und der Schiffbaustahl trotz der Kategorie „Eisklasse“ durch die hohen Temperaturen der vergangenen Wochen möglicherweise in seiner Festigkeit beeinträchtigt war, konnte nicht ausgeschlossen werden, daß im Laufe der Löscharbeiten weitere Zerstörungen am Schiffskörper erfolgen würden, die dann größere Mengen Öl freisetzen könnten.

Es wurde mit einem Freisetzen von Öl in der Größenordnung von etwa 100 bis 200 t als „worst case“ gerechnet. Zur Vorbereitung auf diesen Fall wurde folgendes veranlaßt: Die in der Nordsee verfügbaren für das Einsatzgebiet geeigneten Schiffe wurden im Einsatzgebiet konzentriert. Nachdem bereits die „MS Kiel“ aus der Ostsee herangeführt worden war, wurden weitere besonders leistungsfähige Ölbekämpfungsschiffe, nämlich die „Bottsand“ aus Warnemünde und die „Thor“ aus Wilhelmshaven, in das Einsatzgebiet beordert. Den Schiffen wurden einsatznah die Häfen Hörnum, Wittdün und Wyk zugewiesen. Kleinere Einheiten wurden zu Transportzwecken in Husum zur Verfü-

gung gehalten. Insgesamt wurden im Einsatzgebiet oder in unmittelbarer Nähe 13 Schiffe konzentriert.

Um eine kurzfristige Verstärkung der Einsatzkräfte auf den Inseln zu gewährleisten, wurde folgendes festgelegt: Für den Einsatz auf Sylt stellt die Feuerwehr ortsnah wohnende Kräfte in ausreichender Zahl zur Verfügung. Das THW hält 150 Mann mit entsprechendem Gerät für einen Soforteinsatz in Bereitschaft. Zur Nachführung einer zweiten Staffel von Verstärkungskräften werden weitere 100 Mann THW und sämtliche Ölwehren des Landes in Bereitschaft gehalten. Auch ohne eine Anordnung eines Bereitschaftsdienstes kann die Bundeswehr jederzeit 50 Soldaten kurzfristig bereitstellen, weitere 100 Soldaten nach einer entsprechenden Vorlaufzeit.

Das Vorhalten entsprechender Transportkapazitäten zu den Inseln, gegebenenfalls durch Zurückweisung des Touristenverkehrs seitens der Wyker Dampfschiffs-Reederei war gewährleistet. Weiteres Spezialgerät für die Strandreinigung wurde aus benachbarten Bundesländern ortsnah an die Westküste beordert. Die organisatorische Vorbereitung beziehungsweise die Zuführung der Schiffe war am 12.11. um 14 Uhr abgeschlossen, und alle Schiffe waren einsatzbereit. Ver- und Entsorgung waren in dem erforderlichen Umfang organisiert und vorbereitet.

Diesen sehr intensiven Einsatzvorbereitungen lag folgendes Szenario zugrunde: Mit einer kritischen Situation am Schiff mußte frühestens gegen Mittag des 14.11. gerechnet werden. Auf Grund der erwarteten Wind- und Strömungsverhältnisse wäre eine Beeinträchtigung von Stränden insbesondere auf Amrum unter Berücksichtigung der gegebenen Bekämpfungsmöglichkeiten frühestens am Mittag des 15.11. zu erwarten gewesen. Die in Bereitschaft gehaltenen Kräfte hätten eine effektive Bekämpfung der Strandverschmutzungen etwa bis zum 16./17.11. ohne Einschränkungen ermöglicht. Ab 16.11. wäre die Zuführung einer

größeren Zahl von Bundeswehrsoldaten kurzfristig ohne Schwierigkeiten möglich gewesen. Die in Form der zahlreich vorhandenen Angehörigen der Freiwilligen Feuerwehren gegebenen Reserven wurden bei dieser Planung nicht berücksichtigt. Sie waren ein zusätzliches Sicherheitspotential.

Eine laufende Überwachung des Zustandes des Havaristen von Sonnenaufgang bis Sonnenuntergang durch das Schiff „Oland“ des ALR war gewährleistet. Einsatzschiffe hätten kurzfristig zum Wrack der „Pallas“ beordert werden können. Dieser hohe Bereitschaftsgrad soll mindestens bis zum Abschluß der Feuerlöscharbeiten aufrechterhalten werden.

Die Brandbekämpfung ist zu diesem Zeitpunkt auf der „Pallas“ in vollem Einsatz. Es gibt nur sehr geringe Ölaustritte und geringe Anlandungen. Die Reinigungsarbeiten an den Stränden mit den alten Belastungen werden fortgesetzt.

Am Samstag, dem 14.11., ergibt die Überfliegung der Außensände sowie der Halligen keine weiteren Ölverschmutzungen. Am Japsand und an der Nordspitze Amrums wurden leichte, nicht bekämpfungsfähige Verunreinigungen festgestellt. Auf Föhr und Sylt gab es ebenfalls keine neuen Anlandungen. Nach den Berechnungen der ELG sind bis zu diesem Zeitpunkt ungefähr 35 m³ Öl ausgelaufen.

Ich bin dann am 14.11. gemeinsam mit der Staatssekretärin Frau Altmann aus dem Bundesumweltministerium nach Föhr und Amrum gefahren. Zunächst habe ich auf Amrum am Vormittag an einer Lagebesprechung teilgenommen und mich dort vom Amtsvorsteher und den Bürgermeistern über die Situation informiert und auch die Situation an den Stränden und die Situation der Vögel dort selber in Augenschein genommen.

Ich selber habe dann auf Grund von Gesprächen, die geführt worden sind, noch einmal in der Rücksprache mit dem Ministerium,

mit dem Abteilungsleiter angeordnet, daß ein Antrag an die Einsatzleitgruppe gestellt wird, daß die „Kiel“, die die Möglichkeiten hat, das Schiff einschlingelt. Dies ist dann im weiteren bei den Beratungen der Einsatzleitgruppe mit der Begründung abgelehnt worden, daß diese Ölsperre, die durch das Einschlingeln ausgebracht wird, wahrscheinlich erfolglos bleiben wird, daß es wohl auf Grund der Hitze des Schiffs schwierig sein wird, daß sie Bestand haben wird. Die Frage des Einschlingelns des Schiffes ist auch schon vorher in der ELG diskutiert worden und ist immer mit diesen Begründungen abgelehnt worden, daß es gefährlich und eher ineffektiv sei.

Ich führe das jetzt einmal über den Tag hinaus weiter. Es hat dann wieder eine Nachricht an mich gegeben, daß die ELG dies ablehnt. Es ist dann, weil das Einschlingeln eines Schiffes bestimmte Wetterverhältnisse voraussetzt, aber auch die Strömungsverhältnisse, die durch Ebbe und Flut hergestellt werden, ein Einschlingeln des Schiffs nur in einem begrenzten Zeitkorridor zulassen, an diesem Tag nicht mehr möglich gewesen, das Schiff einzuschlingeln. Ich habe dann am nächsten Tag, am Sonntag, von Föhr aus – dort war ich mittlerweile hingereist, am Abend des Sonnabends –, habe also am Sonntag früh noch einmal ein Gespräch mit meinem Abteilungsleiter gehabt, in dem ich die Einschlingelung der „Kiel“ angeordnet habe. Dem ist von meinem Abteilungsleiter noch einmal mit inhaltlichen Argumenten begegnet worden. Ich habe dann auch trotz des Hinweises, daß die ELG nicht zur Übernahme der Kosten bereit ist, den Einsatz des Einschlingelns angeordnet, auch auf die Bemerkung hin, daß eventuell das Land Schleswig-Holstein dann für die Kosten allein aufkommen müßte, die mir zu diesem Zeitpunkt als bis zu einer Höhe von 1 Million Mark geschildert worden sind. Trotzdem war ich zu diesem Zeitpunkt der Meinung, daß all das, was möglich war, in diesem Bereich auch realisiert werden sollte und die Chance genutzt werden sollte. Auf meine Anweisung hin ist dies dann auch am

nächsten Tag, also am Sonntag, um 10 Uhr so realisiert worden.

Kurz noch einmal zurück zum 14.11.: Ich habe an diesem Tag nach dieser Besprechung, die mit dem Amtsvorsteher und den Bürgermeistern durchgeführt worden ist, eine Reihe von Punkten auf der Insel besucht und habe auch in der Vogelwarte Amrum-Odde mit einer Reihe von Jugendlichen gesprochen, die dort im Einsatz waren, insbesondere bei der Bergung und auch bei der Tötung von Vögeln aus Tierschutzgründen.

Ich bin dann am Abend, um 18:45 Uhr, herübergefahren nach Wyk, habe mich dort durch den Amtsvorsteher über die aktuelle Situation vor Ort informiert. Diese Gespräche haben dort am Abend stattgefunden. Ich habe dann in Wyk übernachtet. Am Vormittag des Sonntags hat es dann diese Kontroverse gegeben, von der ich Ihnen gerade berichtet habe.

Eines würde ich gern noch zum 14.11. nachtragen. Am 14.11. übermittelt die Einsatzleitgruppe dem interministeriellen Krisenstab folgende Kriterien der Zusammenarbeit: Die ELG entscheidet über Anträge des interministeriellen Krisenstabes. Die ELG prüft die rechtlichen und haushaltsrechtlichen Vorgaben aus dem Verwaltungsabkommen. Die ELG veranlaßt und koordiniert die Erkundung aus der Luft. Die ELG stellt dem interministeriellen Leitungsstab das Partnergerät zur Verfügung. Der interministerielle Leitungsstab informiert die ELG regelmäßig über die Kosten zusätzlicher Maßnahmen. Die Koordination der See-Einsätze obliegt dem vom Land benannten Koordinator, mit Ausnahme der außerhalb der Seeschiffahrtsgrenzen im Tiefwasser operierenden Schiffe.

An diesem Tag erhielten wir die Meldung, daß die Brände in den Laderäumen 1, 2 und 3 gelöscht werden konnten. Die „Kiel“ war im Einsatz. Es wurde ein leichter neuer Ölaustritt aus der „Pallas“ mit nur sehr geringen, von mir schon dargestellten Anlandungen festgestellt. Die Reinigungsarbeiten,

soweit notwendig, an allen Teilen der Küste wurden fortgesetzt.

Im Einsatz waren am 14. die Schiffe „Kiel“ mit Kühlarbeiten, am Wrack und zeitweise mit der Ölbekämpfung, die „Knechtsand“, die „Süderoog“, die Muldentransporte, also diese Öl-Sand-Gemische, dann von den Inseln nach Dagebüll gefahren hat, die „Oland“, die „Norderhever“ zur Ölbekämpfung, die „Sardine“ zur Ölbekämpfung an den Sänden, die „MPOSS“ zur Ölbekämpfung und die „Thor“ zur Ölbekämpfung.

Am Sonntag hat es dann nach der Anordnung von mir zum Einschlingeln der „Kiel“ um 10 Uhr eine Lagebesprechung in der Feuerwache auf Föhr gegeben, an der Frau Altmann und ich teilgenommen haben. Wir erhielten dann die Meldung, daß dieses Einschlingeln um 10:23 Uhr erfolgreich abgeschlossen wurde. Anschließend sind diejenigen, die an der Lagebesprechung vor Ort teilgenommen haben, in den Hafen von Wyk gefahren, weil zu diesem Zeitpunkt die Ministerpräsidentin auf einem Boot der Wasserschutzpolizei nach Wyk kam.

Es hat dann, als die Ministerpräsidentin dort eingetroffen war, eine Unterrichtung durch die örtlichen Amtsvorsteher und Bürgermeister gegeben. Es hat im Anschluß daran eine gemeinsame Pressekonferenz gegeben. Im Anschluß an diese Pressekonferenz hat es einen Besuch des Umweltzentrums gegeben. Danach ist dann die Ministerpräsidentin mit dem Boot der Wasserschutzpolizei zur „Pallas“ aufgebrochen. Nach Rücksprache mit den örtlichen Kommunalpolitikern wird dann ein Schiff gechartert, in dem die Kommunalpolitiker, einige Pressevertreter und ich die Ministerpräsidentin zur „Pallas“ begleiten. Um 17 Uhr findet dann eine Abschlußpressekonferenz der Ministerpräsidentin, des Landrats Bastian und mir in Dagebüll statt.

Auf Norderoogsand gibt es zu diesem Zeitpunkt leichte Verschmutzungen durch altes Öl im Spülsaum. An der Südspitze Kniepsand auf Amrum wird Öl, vermengt mit Treibsel, festgestellt.

Der Havarist ist eingeschlingelt, und die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Ölbekämpfungsschiffe melden, daß dadurch zwar nicht alles Öl abgehalten wird, das Öl aber sehr konzentriert bekämpft werden kann, weil es in einer schmalen Fahne dann aus diesen Schlingeln austritt und dadurch die Ölaufnahmemöglichkeiten deutlich verbessert werden.

Zur Brandbekämpfung wird uns mitgeteilt, daß die Laderäume 4, 4 a und 5 weitgehend gelöscht worden sind. Im Laderaum 6 brennt es noch. Die „Kiel“ insbesondere ist dabei im Einsatz.

Am Montag, dem 16.11., werden keine Ölverschmutzungen an den Stränden festgestellt. Das Schiff liegt offensichtlich trotz dieser von mir ja dargestellten schwierigen Belastungssituation durch das Wasser, das zum Löschen in das Schiff eingepumpt worden ist, fest auf dem Meeresgrund. Der Knickwinkel der „Pallas“ hat sich nicht vergrößert.

Am 16.11. wird festgestellt, daß der Laderaum 6 noch brennt. Es werden nur geringe Ölaustritte festgestellt, keine neuen Anlandungen des Öls. Die Reinigungsarbeiten werden fortgeführt. Die Ölsperre ist intakt. – Das ist das Wesentliche, was am 16. zur Situation zu vermelden ist.

Am 17.11. sind die Sände, die Inseln weiterhin frei von Ölverschmutzungen. Es gibt wenige nicht bekämpfungsfähige Flecken, die dort erkennbar sind.

Aus dem Laderaum der „Pallas“ dringt noch Brandqualm. Das Feuerlöschschiff „Kiel“ unterstützt weiterhin die Löscharbeiten. Die Arbeitsplattform „Barbara“ befindet sich am 17.11. etwa 30 Seemeilen nördlich von Borkum. Wir erhalten die Mitteilung, daß die Brandnester in den Laderäumen 2, 4, 4 a und 6 gelöscht sind. Auch die Laderäume 1, 3 und 5 sind gelöscht.

Am Mittwoch, dem 18.11., wird, wie ich vorhin schon erklärt habe, zum letztenmal

ein stärkerer Ölaustritt aus dem Wrack festgestellt. Dieses Öl verdriftet in Richtung Osten. Dieses Öl kann trotz der relativ großen Mengen durch die im Seegebiet vorhandenen Ölbekämpfungsschiffe unter diesen Bedingungen relativ problemlos aufgenommen werden. Ölverschmutzungen an den Stränden werden weiterhin nicht beobachtet.

Um 12:30 Uhr am 18.11. macht die „Barbara“ backbordseitig an der „Pallas“ fest. Mit Hilfe des dort an Bord befindlichen Krans können jetzt die Lukendeckel aufgemacht werden. Damit kann die „Kiel“ dann wirksam direkt in die Brandbekämpfung eingreifen. Diese Öffnung der Lukendeckel mit den Kränen ist eine Voraussetzung dafür gewesen, daß die Brände tatsächlich effektiv bekämpft worden sind, weil das Fluten alleine nicht dazu geführt hat, daß die Brandnester in dieser Holzladung tatsächlich wirkungsvoll bekämpft werden konnten.

25 Mann THW werden von Föhr abgezogen, 50 Mann bleiben als Grundlast auf Föhr bestehen.

Es werden am 18.11. dann starke Brandnester in den Laderäumen 4, 4 a und 6 festgestellt. Wir erhalten die Meldung, daß die Brände in den übrigen Laderäumen gelöscht sind.

Eines müßte ich noch nachtragen: Am 18.11. findet eine Berichterstattung von meiner Seite über die Havarie der „Pallas“ im Unterausschuß statt. Danach findet eine Aktuelle Stunde des Bundestages statt, auch zur Havarie der „Pallas“, an der ich dann auch teilnehme. Die Äußerungen sind dann ja auch im Protokoll nachzulesen.

Am 19.11. bin ich dann von Bonn zur UMK gefahren, also schon am Abend des 18.11., weil am 19.11. in Stuttgart die Umweltministerkonferenz stattfindet. Dort habe ich einen Bericht über die „Pallas“-Havarie gegeben und einen Antrag zur Beschlußfassung, der zusammen mit dem Bundesumweltministerium erarbeitet worden ist, zum Schutz der

Nord- und Ostsee bei Schiffsunfällen herbeigeführt.

Vor Ort waren in den Bereichen der Laderäume 4 bis 6 zum Teil noch extrem starke Temperaturen, so daß aufgebrachtetes Seewasser verkocht. Es wird von den Feuerwehrleuten entschieden, daß kein Löschschaum eingesetzt wird, da Separatoren bei der Ölaufnahme dann Schwierigkeiten haben und dieses durch die Bekämpfungsschiffe nicht mehr aufgenommen werden kann. Feuerlöschschaum, mit Öl durchsetzt, kann nicht mehr von diesen Schiffen aufgenommen und repariert werden.

Der 19.11. ist also dadurch gekennzeichnet, daß die Brandbekämpfung vor Ort unter Einsatz der „Kiel“ weitergeht. Es kommt zu keinen neuen Anlandungen. Es wird nur noch ein sehr leichter Ölaustritt aus der „Pallas“ festgestellt.

Am 20.11., dem Freitag, wird gemeldet, daß der Ölschlengel weiterhin um die „Pallas“ liegt und funktioniert. Der Schlengel sorgt dafür, daß ausgetretenes Öl konzentriert aufgenommen werden kann. Es werden keine neuen Ölanlandungen gemeldet.

Die Situation des Brandes ist so, daß die Laderäume 1, 2, 3 und 5 gelöscht und abgekühlt sind; auch der Laderaum 6 wird als gelöscht gemeldet. Der Laderaum 4 wird jetzt geöffnet und von der „Kiel“ aus konzentriert gelöscht. Im Laderaum 4 a gibt es offenes Feuer. Im Laderaum 1 wird der Schwelbrand von Isolierung gemeldet.

Es gibt einen geringen Ölaustritt aus der „Pallas“, noch keine weiteren Anlandungen von Öl mehr. Auch in der Folgezeit kommt es nicht mehr zu nennenswerten Anlandungen von Öl.

Am Samstag, dem 21.11., steht weiterhin die Brandbekämpfung im Vordergrund. Es wird wieder offenes Feuer aus dem Laderaum 4 gemeldet, das von der „Kiel“ bekämpft wird. Aus dem Laderaum 4 a wird Brandqualm gemeldet. Wegen des Wellengangs kann die

„Kiel“ allerdings nur noch eingeschränkt löschen, weil sich das Wetter doch wieder deutlich verschlechtert.

Am Sonntag, dem 22.11., wird zum erstenmal „Feuer aus“ insgesamt für das Schiff gemeldet. Rauch- und Qualmentwicklung wird nicht mehr beobachtet. Es gibt allerdings noch leichte Dampfwicklungen auf Grund der Hitze, die im Schiffskörper ist. Gegebenenfalls auftretende Schwelbrände können allerdings mit Bordmitteln von der „Barbara“ aus bekämpft werden. Die „Kiel“ liegt standby.

Am Montag, dem 23.11., gilt dann das Feuer auf der „Pallas“ als gelöscht, weil immer eine Sicherheitsmarge von 24 Stunden gerechnet wird, bis offiziell Feuer als gelöscht gemeldet wird. Die Gefahr für ein Wiedererentzünden des Feuers durch Windeinfluß wird als sehr gering eingeschätzt.

Am 24. beschließt dann das Kabinett nach Vortrag von mir und dem Innenminister, daß im Hinblick auf die aktuelle Lage der interministerielle Krisenstab nicht mehr täglich, sondern nur noch lageabhängig zusammenzutreten muß.

Ich bitte, jetzt auf Grund der Ereignisse, die es zu diesem Zeitpunkt dann nicht mehr erfordern, zu jedem Tag etwas zu sagen, wenn ich jetzt also nur noch die Tage nenne, wo besondere Entscheidungen getroffen worden sind. – Am 30. November werden mehrere Stahlrohre an der Backbordseite der „Pallas“ eingerüttelt. Die Hubinsel „Barbara“ soll auf diese Weise gegen ein mögliches Versetzen des Wracks bei schlechterem Wetter gesichert werden.

Am 2.12. wird dann das Feuerlöschschiff „Kiel“ entlassen, weil natürlich durch den Einsatz des Schiffs aus Warnemünde und der „Kiel“ die Situation in der Ostsee als sehr ungeschützt bezeichnet werden muß und nur durch ein hohes Gefährdungspotential in der Nordsee zu rechtfertigen ist. Deshalb wird die „Kiel“ wieder zurück in die

Ostsee entlassen, um bei möglichen Unfällen hier einsatzbereit zu sein.

Ich habe dann am 3.12. das Kabinett über die unterschiedlichen Möglichkeiten einer Wrackentsorgung informiert, weil zu diesem Zeitpunkt natürlich auch schon Fragen auftauchten, ob eine Gesamtentsorgung des Wracks möglich ist. Die Landesregierung hat dann entschieden, daß hierzu ein Gutachten angefertigt werden soll, das diese unterschiedlichen Möglichkeiten konkret untersuchen soll und auch die Folgekosten beziffern soll.

In den folgenden Tagen wird immer wieder noch ein leichter Ölaustritt aus der „Pallas“ gemeldet. Es handelt sich hierbei aber in der Regel nicht mehr um Schweröl, sondern um ein Gemisch aus Diesel- und Hydrauliköl, das nur unter Schwierigkeiten, weil es schnell verdunstet, weil es leicht flüchtig ist, von den Ölbekämpfungsschiffen aufgenommen werden kann. Dieses Öl führt zu keinen Anlandungen an den Stränden mehr.

Das Abpumpen des Öls aus den Tanks erweist sich als sehr schwierig. In der Zwischenzeit ist ja, nachdem der Brand aus war, begonnen worden, ab dem 23., das Öl abzupumpen. Dies erweist sich als sehr schwierig, weil viele Doppelbodentanks beschädigt sind. Schweröl ist aus diesen Tanks ausgetreten. In den Laderäumen 6, 5 und 4 a wurde dieses als feste Masse entfernt. Das Öl hat sich mit dem brennenden Holz vermischt und ist auch zum Teil selber während dieser Brandphase verbrannt. Wie groß die Mengen des Öls sind, die tatsächlich verbrannt sind, ist heute nicht mehr genau feststellbar. Insgesamt wurden aus der „Pallas“ auf die „Barbara“ 320 m³ flüssiges Öl abgeborgten.

Am 9.12. beschäftigte sich dann der schleswig-holsteinische Landtag in einer Fragestunde mit der Havarie der „Pallas“. Am 11.12. besichtigten Experten der Einsatzleitgruppe das Wrack und stellten fest, daß die Laderäume 1 bis 4 ölfrei sind. Im Laderaum 4 gibt es noch einige Ölschlieren. In den Laderäumen 5 und 6 befindet sich noch

stichfestes bitumenartiges Öl, das mit einem Baggergreifer entfernt wird.

Der interministerielle Leitungstab der Landesregierung hat auf seiner heutigen Sitzung – also am 11.12. – festgestellt, daß die Notwendigkeit einer weiteren Tätigkeit des Leitungstabes nicht mehr bestünde. Das Kabinett hat dieser Feststellung auf seiner Sitzung am 15.12. zugestimmt. Die fachlichen Belange und weiteren Entscheidungen werden damit wieder allein vom Umweltministerium wahrgenommen.

Am 21.12. beschließt dann der Landtag die Einsetzung eines Parlamentarischen Untersuchungsausschusses.

Die Holzladung des Frachters wurde aus den verölten Laderäumen 6, 5 und 4 a entfernt. Aus den Laderäumen 1 bis 4 wurden durch den Weihnachtsturm größere Mengen nicht verölten Holzes frei und an die Strände angetrieben. Gefüllt sind heute nur noch der kleine Laderaum 1 und der relativ kleine Laderaum 3 mit Holz. Ein Abbergen ist auf Grund der Tatsache, daß zwischenzeitlich der Bug bei Hochwasser regelmäßig überflutet wird, nicht mehr möglich. In den Laderäumen 2 und 4 befindet sich noch unveröltes Holz unterhalb des geschlossenen Zwischendecks.

Die Hubinsel „Barbara“ verläßt das Seegebiet am Sonntag, dem 10.1.1999, nachdem von Experten festgestellt wurde, daß sich an Bord der „Pallas“ Ölmengen, die sinnvoll von der „Barbara“ abgeborgten werden könnten, nicht mehr befinden. Die restlichen, sich möglicherweise regelmäßig sammelnden Ölmengen an Bord der „Pallas“, die insgesamt auf ungefähr 3 m³ geschätzt werden, sollen mit dem speziell jetzt dafür ausgerüsteten Landungsboot „Sardine“ in Abhängigkeit von den Wetterverhältnissen abgeborgten werden.

Ich würde jetzt gerne noch zu zwei Aspekten etwas sagen, und zwar einmal zur Entsorgung der Mengen. Die Öl-Sand-Gemische sind natürlich alle schon lange von den Inseln

und sind im wesentlichen nach Alsen-Breitenburg gefahren worden und dort entsorgt worden.

Die toten Vögel, die verölt waren, die – so makaber das ist – auch als Sondermüll gelten und andienungspflichtig sind, sind in der SAVA – mir fällt dafür nicht so richtig ein Wort ein – „entsorgt“ worden.

Die Öl-Wasser-Gemische sind bei unterschiedlichen Firmen in Schleswig-Holstein und in Hamburg angeliefert worden und dort entsorgt worden. Die Ölsperren sind auf der Müllverbrennungsanlage in Stapelfeld entsorgt worden. – Soweit zu diesem Bereich.

Noch abschließend: Das, was sicherlich viele Menschen – mich auch – sehr stark bewegt hat, ist das Schicksal der Vögel dort. Als Ergebnis dieser Havarie sind ja weit über 10 000 Vögel gestorben oder mußten getötet werden, insbesondere Eiderenten mit einem Anteil von ungefähr 71 Prozent und Trauerenten. Die Watvögel sind wohl zu einem großen Teil trotz der Ölverunreinigungen, die sie hatten, am Leben geblieben.

Dazu vielleicht noch einmal die Feststellung, daß die Bedrohung durch Öl im Meer für die Seevögel gerade deshalb besonders hoch ist, weil Öl auf dem Meer eine gewisse Anziehungskraft hat, weil es die Wasseroberfläche beruhigt und die Vögel deshalb solche Gebiete nicht meiden. Es hat also eben keine abschreckende Wirkung, sondern auf Grund des sich dadurch beruhigenden Seegangs für die Vögel eher eine Anreizwirkung. Dadurch ist es auch zu erklären, daß dort so viele Vögel Opfer dieser Havarie geworden sind.

Das vielleicht insgesamt als Darstellung; danke schön.

Vorsitzender: Schönen Dank, Herr Minister, für die sehr ausführliche Darlegung; 117 Minuten haben wir Sie gehört.

Ich bitte jetzt darum, daß wir eine kurze technische Pause machen, damit die Obleute mit mir in dieser Pause das weitere Prozedere

besprechen. Wir machen Pause bis zwanzig nach zwölf.

(Unterbrechung: 12:15 bis 12:22 Uhr)

Vorsitzender: Wir wollen die Sitzung fortsetzen, und ich bitte, jetzt die technischen Geräte abzuschalten. Nach dem Untersuchungsausschußgesetz ist es nicht gestattet, während der Sitzung solche Geräte zu betreiben. – Ich bitte auch den Vertreter des R.SH, meinen Worten zu folgen.

Meine sehr geehrten Damen und Herren, sehr geehrter Herr Zeuge, die Obleute haben sich in der technischen Pause darüber verständigt, daß wir die Einvernahme des Ministers nicht heute beginnen, sondern in 14 Tagen, am 8. Februar, um 10:00 Uhr. Wir werden für diesen Tag keine weiteren Auskunftspersonen, Sachverständige oder Zeugen, laden. Das war die einstimmige Meinung der Obleute.

Deswegen beende ich unsere Sitzung für heute vormittag in dem Moment, wenn der Kollege Kubicki das Wort hatte.

Abg. Kubicki: Herr Vorsitzender, nicht daß ich das letzte Wort haben möchte, aber ich bitte doch, den Zeugen darauf hinzuweisen, daß der Ausschuß von ihm am Beginn der Vernehmung in 14 Tagen erwartet, daß er konkrete Erklärungen darüber abgibt, wer wann im Umweltministerium oder im Verantwortungsbereich des Umweltministeriums welche Entscheidungen getroffen hat, und zwar im Hinblick auf den Beweisantrag, Ziffer 3, der F.D.P.-Fraktion, der ja beschlossen worden ist. Aus der Fülle der verständlicherweise umfangreichen Darstellungen sind für uns diejenigen Dinge herauszufiltern, Herr Minister Steenblock, die entweder unmittelbar von Ihnen veranlaßt worden sind oder aber in Ihrem Verantwortungsbereich veranlaßt wurden, aus Ihrer eigenen Kenntnis oder aus der Ihnen mitgeteilten Kenntnis.

Vorsitzender: Herr Minister, ich übernehme das, was der Abgeordnete Kubicki gesagt

hat, so für den gesamten Ausschuß. Sie wollten noch etwas äußern?

Steenblock: Ich wollte nur noch einmal darstellen, daß ich aus meiner Sicht für heute geladen worden bin mit Fragen zu einer Drucksache, aus der sich der Sachverhalt für mich etwas mißverständlich darstellte, und ich weiß jetzt, was mit dieser Erklärung – –

Vorsitzender: Schönen Dank. Dann unterbreche ich die Sitzung und eröffne neu um 14:00 Uhr.

(Unterbrechung: 12:25 bis 14:04 Uhr)

Vorsitzender: Wir wollen, meine sehr geehrten Damen und Herren, die unterbrochene 3. Sitzung des Ausschusses fortsetzen. Wir treten hiermit in die öffentliche Beweiserhebung ein. Ich begrüße Herrn Kresling. Sie sind heute vor dem „Pallas“-Untersuchungsausschuß als Sachverständiger erschienen. Das Beweisthema, zu dem Sie sich äußern sollen, ist Ihnen in der Ladung mitgeteilt worden.

(Unruhe)

- Herr Kollege, ich bitte um Ruhe.

Ihre Aussagegenehmigung liegt uns vor. Bevor Sie sich zu dem Beweisthema äußern, muß ich Sie noch auf folgendes hinweisen: Sie haben vor diesem Untersuchungsausschuß - genauso wie vor einem Gericht - wahrheitsgemäß auszusagen; das bedeutet, daß Sie dem Ausschuß alles, was Sie zu diesem Thema wissen, mitzuteilen haben. Sie dürfen nichts hinzufügen, Sie dürfen aber auch nichts weglassen. Das gilt sowohl für Ihre Angaben zur Person als auch Ihre Aussagen zur Sache.

Sie können die Aussagen verweigern, wenn Sie sich selbst oder einen Ihren Angehörigen durch die Beantwortung der Gefahr aussetzen würden, wegen einer Straftat oder einer Ordnungswidrigkeit verfolgt zu werden oder die Beantwortung einem Ihrer Angehörigen schwerwiegende Nachteile bringen würde.

Sie müssen damit rechnen, daß Sie Ihre Aussagen vor dem Ausschuß beidein müssen. In diesem Zusammenhang weise ich Sie - das geschieht natürlich vorsorglich - besonders auf die strafrechtlichen Folgen einer falschen Aussage oder eines Meineids hin. Dieser Meineid kann mit einer Freiheitsstrafe von mindestens einem Jahr geahndet werden.

Diese Belehrung, Herr Kresling, erfolgt nicht aus Mißtrauen Ihnen gegenüber, sondern weil ich dazu gesetzlich verpflichtet bin.

Bevor ich Sie zur Sache vernehme, muß ich Sie kurz zur Person vernehmen. Ich bitte Sie, uns Ihren vollständigen Namen, Ihr Alter, ihren Wohnort und Ihren Beruf mitzuteilen.

Kresling: Schönen Dank, Herr Hinz. Ich gebe gern die Angaben. Mein Name ist Andreas Kresling. Ich bin 57 Jahre alt. Ich wohne in Hamburg-Bergedorf, Gojenbergsweg 95, und ich bin Beamter beim Deutschen Wetterdienst.

Vorsitzender: Herzlichen Dank. Ich denke, wir steigen dann in das Thema ein, so wie Sie geladen wurden. Und Sie können Ihre Aussage entsprechend des vorliegenden Themas jetzt machen. Sie haben das Wort.

Kresling: Ich gebe sehr gern die erforderlichen Angaben. Ich würde den Ausschuß bitten, das mit Hilfe des Overheadprojektors grafisch unterstützen zu dürfen, weil Zahlenkolonnen immer schwer vorlesbar sind. Wenn Sie zustimmen?

Vorsitzender: Gern!

Kresling: So, ich hoffe, daß man mich auch ohne Mikrophon versteht.

Ich möchte zunächst einen Überblick über die Wetterlage geben anhand von Wetterkarten. Das geht relativ schnell.

(Die Folien sind dem Umdruck 14/2931 zu entnehmen)

Wir haben zunächst Sonntag, den 25. Die ganze Zeit ist - - Die Wetterlage ist gekenn-

zeichnet durch zahlreiche Sturmtiefs über dem Nordmeer und Nordeuropa sowie hohem Druck über Südeuropa. Das bedeutet für die Region der Nord- und Ostsee stürmisches Wetter.

Am 25. ist die Wetterlage - - Entschuldigung, das ist der 28. Am 26., die Wetterlage vom Montag, dem 26. Oktober, 0:00 Uhr UTC, das ist 01:00 Uhr Mitteleuropäischer Zeit. Man sieht dort ein heftiges Sturmtief über dem Skagerrak und über der Nordsee Sturm. Ich komme im einzelnen aber noch darauf.

Am 27. - am 27. nähert sich bereits das Frontensystem eines neuen Sturmtiefs von Westen her, dessen Fronten gerade die britischen Inseln erreicht haben.

Am 28. - am 28. ist die Wetterlage ähnlich wie am Sonntag schon, ein schweres Sturmtief liegt bei den Faröer und Shetlandinseln. Und man sieht über der gesamten Nordsee eine schwere Weststurmfrage.

Diese Wetterlage geht weiter am 29. Auch dort sieht man wieder ein Sturmtief über Mittelskandinavien mit Sturm im Bereich der Nord- und Ostsee. Soweit zur Wetterlage.

Ich komme nun zu den Wetterverhältnissen und zu der Vorhersage in den genannten Gebieten, wo sich die „Pallas“ aufgehalten hat.

Zunächst der 26. Das ist so angeordnet: Links ist das Datum, die zweite Spalte zeigt die Windvorhersage für die Deutsche Bucht, wie sie über die Windvorhersage über die Rundfunksender - Norddeutscher Rundfunk, Deutschlandfunk - verbreitet werden, und auch Teile aus den Seewetterberichten deshalb, weil in den Seewetterberichten ab einer bestimmten Seegangshöhe der Seegang mit angegeben wird. Das liegt für die Nordsee bei 3 m.

Die Wettervorhersage vom 26. abends, Entschuldigung, vom 25. abends, für den 26. lautet: NW 8, westdrehend, abnehmend 6. Das also für den 26., im Laufe des Tages.

Am 26. früh lautet - wie Sie sehen - der Wetterbericht ähnlich: W 7, langsam abnehmend 6, See 4 m. Und mittags, das ist schon für den restlichen Tag: W 7, langsam abnehmend 6.

Was ist passiert in dieser Zeit? - Sie sehen, im Seegebiet, wo sich die „Pallas“ aufhielt, herrschte W-NW 8, also wie am Vortag angenommen, nahm im Laufe des Tages auf 5 bis 6 ab. Die Böen betrug anfangs noch 9 bis 11 und nahmen später auf 7 bis 8 ab. Die See betrug 4,5 m, die sogenannte kennzeichnende Wellenhöhe, und die nahm auf 2,5 m ab.

Wenn man sich so eine Vorhersage anschaut, und schaut, was eingetreten ist, dann darf man nicht nur ein spezielles Seegebiet, wie das, wo die „Pallas“ sich aufhielt, sehen, sondern man muß die gesamte Deutsche Bucht sehen. Deshalb habe ich unter „Pallas“ noch die Deutsche Bucht geschrieben. Sie sehen, dort war der Wind anfangs nicht ganz so stark - in den übrigen Gebieten -, nahm aber auch im Laufe des Tages auf 5 bis 6 ab.

Nun zum 27. Die Vorhersagen vom 26. mittags lauteten: SW zunehmend 8 bis 9, schwere Schauerböen. Dasselbe war am 26. abends für den 27. Am 27. früh hieß es: SW zunehmend 8 bis 9, und später W 7 bis 8. Also, man hat mit einer leichten Abnahme gerechnet, schwere Schauerböen. Und die Vorhersage der See aus dem Seewetterbericht vom 27. morgens lautete: See 4 m. Mittags wurde angegeben: SW 8, westdrehend also für den Nachmittag und Abend. Die „Pallas“ - bei der Position der „Pallas“ wurden beobachtet: SSW 7 bis 8, nachmittags drehte er WSW und nahm vorübergehend für wenige Stunden auf 4 bis 5 ab. Das war in der Vorhersage nicht vorgesehen, liegt aber in der Natur der Sache. Die See war 1,5 m, nahm zu auf 3 bis 3,5 m und nachmittags geringfügig ab auf 3 bis 2,5 m. Wie Sie vielleicht wissen, folgt der Seegang nicht sofort dem zunehmenden oder abnehmenden Wind, sondern mit starker Verzögerung.

rung. Die See hat - wie die Meteorologen sagen - ein Gedächtnis für den Wind.

So, die Vorhersagen für den 28. am 27. mittags: W, zunehmend 10. Da wurde für den 28. das schlechteste Wetter erwartet: W, zunehmend 10, Orkanböen. Abends dasselbe. Am 28. früh wurde das etwas zurückgenommen auf 9 bis 10. Die Vorhersage des Seegangs aus dem Seewetterbericht lautete: See 4 bis 5 m. Mittags, für den restlichen Teil des Tages: W 9, strichweise 10, orkanartige Böen. Also bei der Vorhersage hat sich nicht viel geändert. Der Wind war etwas überschätzt worden, aber nicht, was die Böen betrifft. Der Mittelwind war zwar nicht ganz so hoch, wie man sieht, er war bei der „Pallas“ WNW-W 7 bis 8, Maximum - ich komme nachher im einzelnen noch darauf - war 8 bis 9, die Böen betrug aber 10 bis 11, die See 3 m, nahm durch den Sturm aber im Laufe des Tages auf 4 bis 4,5 m zu. In der Deutschen Bucht, weiter südlich, also Feuerschiff Elbe I, Helgoland, ostfriesische Küste, war grundsätzlich der Wind eine Stärke höher: W-NW 8 bis 9 und Böen bis Orkanstärke. Man spricht bei 10 von schweren Sturmböen, 11 orkanartigen Böen und 12 Orkanböen.

Für den 29. lautete die Vorhersage vom 28. aus gesehen, also einen Tag vorher: W-NW 9, Böen 11, nachmittags etwas abnehmend und abends dasselbe. An der „Pallas“ wurden am 29. beobachtet: W-WNW 7 bis 8, also auch etwas weniger, Böen 9 bis 10. Die See betrug 3,5 bis 4 m. Und in der Deutschen Bucht und den übrigen Gebieten betrug der Wind Windstärke 8, Böen 10.

Ich komme nun im Detail zu den Wind- und Seegangsangaben. Zunächst der 25. Aufgetragen sind zwei Größen. Die etwas - - Die dicke Kurve mit den vielen Punkten, das ist der beobachtete Wind bei der „Pallas“. Das basiert im wesentlichen auf Beobachtungen der dänischen Küstenstation, weil die „Pallas“ ja noch in dänischen Gewässern war. Sie sehen, links sind aufgetragen der Wind in Knoten: 10, 20, 30, 40, 50, 60. Und die dün-

ne Linie, mit nur wenigen Stützpunkten, beträgt die Seegangshöhe in 10tel m. Also bei 35 heißt das 3,5 m.

Wie man sieht, nahm der Wind im Laufe des Tages auf der Position, wo sich die „Pallas“ befand, also in dänischen Gewässern, von Windstärke 4 bis 5 im Laufe des Tages bis zur Nacht auf Windstärke 9 zu. Der Seegang stieg entsprechend - etwas verzögert, wie Sie sehen - von 2,5 m auf 6 m in der Nacht zum 26. an.

Wenn man von signifikanten Wellenhöhen spricht, heißt das: Signifikante Wellenhöhe, das ist das Mittel des höchsten Drittels aller Wellen. Die Seegangsbeobachtungen zeigen ja starke Variationen. Wenn man das höchste Drittel nimmt, das ist die signifikante Wellenhöhe. Das ist die Höhe, die ein Beobachter schätzt, was er an Wellen schätzen würde, denn ihn interessieren natürlich nicht die kleinen Wellen, sondern die großen, die ihn beeindrucken. Deshalb ist der Begriff der signifikanten Wellenhöhe eingeführt worden. Man muß damit rechnen, daß einzelne Wellen erheblich höher sind als die signifikanten Wellen. Meteorologen gehen davon aus, daß man im Rahmen eines Sturmfeldes in der Größenordnung von einem Tag bis zum mindestens dem Doppelten dieser signifikanten Wellenhöhe rechnen muß. Wie es bei einer Statistik nun einmal ist: Man kann natürlich nicht sagen, wenn eine aufgetreten ist, kommt keine mehr. Das ist also eine Statistik. Man muß mit solchen Seegangshöhen rechnen. Also das würde bedeuten, in der Nacht zum 26. kann es „Karwenzmänner“ - wie man so schön sagt - von der doppelten bis zu 12 m gegeben haben. - Muß nicht, aber kann.

Am 26.

(Zuruf des Abg. Hentschel)

- Darf ich auf eine Frage antworten?

Abg. Hentschel: Ich habe nur gesagt, das sind die, im Zweifel die Schleppverbindung weghauen.

Kresling: Ich berichte hier als Zeuge natürlich nur meteorologisch über Seegangsverhältnisse, alles andere kann und will ich nicht bewerten.

Vorsitzender: Herr Kresling, machen Sie erst in Ihren Ausführungen weiter. Äußerungen sind zunächst nicht erwünscht.

Kresling: Gut, ich mache weiter.

Am 26. nahm der Wind - da war die „Pallas“ schon südlicher - langsam ab. Nachts wurde er mit 6 m, Windstärke 9, 45 Knoten begonnen. Er nahm im Laufe des Tages - wie vorhergesagt - auf Windstärken um die 6, oder 5 bis 6, ab. Entsprechend ließ auch der Seegang langsam nach. Er ist in den Abendstunden von 6 m auf 2,5 m zurückgegangen.

Am 27. - am 27. war das Bild etwas uneinheitlicher. Es folgte zunächst nach der Abnahme vom Vortag ein konstanter Wind aus SW - W. Diese Fiedern an der Kurve zeigen die Richtung und die Stärke an. In diesem Fall kam der Wind aus SW - W, Windstärke 6, nahm dann zunächst im Laufe des 27. zu - entsprechend auch der Seegang, der bis auf 1,5 m zurückgegangen war, er nahm dann auf über 3 m zu. Und dann nachmittags nahm der Wind vorübergehend ab, das war die Schwierigkeit der Vorhersage. Aber der Seegang - wie Sie sehen - nahm nur wenig ab, auf 2,5 m. Und abends erfolgte eine neuerliche Zunahme des Windes und des Seegangs bis nachts auf Beaufort 8, die See auf 3 m.

Der 28. 10. zeigt einen sehr stürmischen Tag. Und wie die Natur so spielt, gibt es immer Windschwankungen. Der Wind ist nie konstant über einen längeren Zeitraum, sondern schwankt, einmal sogar 2 Bft. Der Seegang schwankt nicht ganz so stark - wie Sie sehen. An diesem Tage erfolgte also bis in den Vormittagsstunden eine Zunahme auf Windstärke 8 und hielt sich mehr oder weniger den ganzen Tag, etwas abgeschwächt nachmittags mit Windstärke 7. Aber nichts desto weniger hatte dort der Seegang am Nachmittag des 28. fast 4,5 m erreicht. Und

damit mußte man rechnen - bis zu 9 m hohe Wellen sind denkbar. Die Windrichtung vielleicht noch. Die Windrichtung betrug W - wie vorhergesagt.

Am 29. - auch ein sehr stürmischer Tag - betrug der Wind ziemlich einheitlich zwischen 7 und 8 Bft - wie Sie sehen -, mit bis zu fast Windstärken 9 im Mittel. Und der Seegang pendelte sich auf etwa 4 m ein.

Soweit zu den Wind- und Seegangsverhältnissen in diesen vier Tagen.

Vorsitzender: Schönen Dank, Herr Kresling. Nehmen Sie dann vorn wieder Platz!

Herr Kresling, wir haben die Bitte, daß Sie die Unterlagen, die Sie hier per Folie gezeigt haben, dem Ausschuß noch einmal als Kopie zur Verfügung stellen. Das ist doch möglich?

Kresling: Das ist möglich, würde aber noch ein bis zwei Tage dauern, weil ich die entsprechenden Grafiken heute erst hergestellt habe und sie noch einmal kopiert werden müßten.

Vorsitzender: Ja, schönen Dank, das ist gut. Wir können sie natürlich auch hier kopieren, dann nehmen wir ihnen die Arbeit ab.

Kresling: Gut.

Vorsitzender: Ich eröffne die Befragung des Sachverständigen, Herrn Kresling. Wer hat Fragen? - Ich habe zunächst keine Fragen.

Herr Maurus!

Abg. Maurus: Herr Kresling, uns liegt eine Unterlage des Bundesministers für Verkehr vor. Und mich wundert da etwas, daß doch unterschiedliche Aussagen da sind, wenigstens zum Teil unterschiedliche Aussagen. Hier heißt es am 26. 10.: starker Wind aus westlicher Richtung, 6 Bft., Wellenhöhe 3 - 4 m; dann am 27.10.: Sturm aus westlicher Richtung, 8 bis 9 Bft, Wellenhöhe 8 bis 9 m; 28.10.: Orkanböen aus westlicher Richtung, 8 bis 12 Bft., Wellenhöhe 9 m. Da sind dann bei der Wellenhöhe, beim Seegang, immer

die optimalen Wellenhöhen angegeben worden?

Kresling: Bei den Seegangszahlen, die ich geschildert habe, handelt es sich um die sogenannte signifikante Wellenhöhe. Das sind Wellenhöhen, die in diesem Fall nicht geschätzt wurden, sondern gemessen wurden, und zwar mit einer Seegangsboje des Amtes für ländliche Räume. Die befindet sich westlich vor Sylt.

Abg. Maurus: Gut, vielen Dank!

Vorsitzender: Herr Kubicki!

Abg. Kubicki: Ich habe nur eine technische Nachfrage. Das Deutsche Seewetteramt gibt doch auch Mehrtagesvoraussagen heraus. - Wenn ich das richtig in Erinnerung habe, für drei bis vier Tage?

Kresling: Das stimmt. Wir geben auch Vorhersagen mehrerer Tage, für vier Tage heraus. Wenn es den Ausschuß interessiert - diese Tabelle habe ich allerdings nur als Notiz fertig, noch nicht als Tabelle -, aber wenn der Ausschuß daran interessiert ist, kann auch diese Tabelle selbstverständlich zur Verfügung gestellt werden.

Abg. Kubicki: Herr Vorsitzender, ich hatte das deshalb nachgefragt, weil natürlich bei der Frage: Welche Maßnahmen leite ich ein? eine Mehrtagesvoraussage von erheblicher Bedeutung ist.

Kresling: Die Mehrtagesvoraussage ging so - sie erstreckte sich vom 25. bis zum Freitag, den 30. Die Vorhersagen werden immer mittags veröffentlicht. Sobald die Modelldaten aus Offenbach da sind, werden diese in einen Bericht umgesetzt und entsprechend interpretiert. Man kann die Modelldaten so als Rohdaten nicht an die Kunden weitergeben.

Es wurde vom 25. bis 30. eine Vorhersage erstellt, vom 26. - ausgegeben - bis zum 31.10. und am 27. bis zum 01.11. Darin ging für alle Tage - übereinstimmend mit dem, was ich Ihnen geschildert habe - die Vorher-

sage von Sturm aus, und zwar von bis zu 6 m hohen Wellen am 29. und 4 bis 6 m hohen Wellen am 28. - einheitlich, jeden Tag der Berichte. Und erst am 27. deutete sich für den fünften Tag, das war also der Sonntag, der 1., erstmalig eine Windabnahme an, weil dann ein Tief südlich vorbeizog - plötzlich mit ganz anderen Winden. Da drehte der Wind auf SO. Auch das war von den Modellen und damit von den Meteorologen richtig vorhergesagt.

Wenn es den Ausschuß interessiert, wird diese Tabelle noch in Reinschrift geschrieben und Ihnen als Unterlage mitgegeben.

Vorsitzender: Danke schön.

Frau Spoorendonk!

Abg. Spoorendonk: Meine Frage hat sich erübrigt. Aber ich wüßte gern - weil ich das akustisch nicht richtig mitbekommen habe - die genaue Windstärke, wann man von Orkan spricht.

Kresling: Ich wiederhole es gern noch einmal. Ab Windstärke 8 spricht man von Sturm. Windstärke 10 ist schwerer Sturm und Windstärke 11 orkanartiger Sturm. Windstärke 12 ist Orkan, genauer sagt - wer sich für Geschwindigkeit interessiert -, ab 64 Knoten spricht man von Orkan. Weltweit ist das die einheitliche Größe für 12. Im Atlantik spricht man dann von Hurrikans und in anderen Gegenden hat man andere Bezeichnungen.

Vorsitzender: Danke schön.

Herr Hentschel!

Abg. Hentschel: Können Sie uns beschreiben, wie es aussieht aus offener See, bei solchen Windstärken, die hier gemessen worden sind in der Spitze? Wie sieht das Meer dann aus, was passiert da?

Kresling: Wie soll man das beschreiben? - Es gibt in der Tat einen Zusammenhang zwischen der Beaufort-Skala und dem Aussehen der Meeresoberfläche. Das sieht so aus: Ab

Windstärke 4 bis 5 bilden sich Schaumkronen; ab Windstärke 7 treten schon einzelne Brecher auf. Charakteristisch für Windstärke 7 ist, daß sich der Schaum in Streifen legt. Und ab Windstärke 10 - die wurde ja im Mittel nicht beobachtet - weht dann die Gischt, die sich bildet, von den Kämmen ab. Und bei Windstärke 12 - so ist es nach der Beaufort-Skala definiert - ist soviel Gischt in der Luft, daß die Sicht aufhört.

Vorsitzender: Herr Matthiessen!

Abg. Matthiessen: Ich habe zwei Fragen. Ab wann ist mit Grundseen zu rechnen? Und wie häufig - sind das extreme Wetterereignisse? -, wie häufig kommen solche Sturmverhältnisse vor?

Kresling: Zur Frage der Grundseen. Die kommen immer dann vor, wenn die Wassertiefe im Verhältnis zur Wellenlänge eine bestimmte Schwelle unterschreitet. Man rede im allgemeinen von einem Viertel der Wellenlänge. Das ist auch im Gutachten über den Seegang aufgeführt. Wenn man sich die Wellen anschaut, gibt es ja neben dem Charakteristikum der signifikanten Wellenhöhe auch die Periodenangabe. Welchen Tag soll ich mal nehmen, den 27. oder den 28? - Nehmen wir den 28. Da wurde bei Wellenhöhen von 3 bis 4 m eine Periode von etwa 6 Sekunden beobachtet. Eine Periode von 6 Sekunden bedeutet etwa Wellenlängen von 70 m. Das heißt, sobald die Wassertiefe, $70 : 4$, das sind in etwa 15 bis 20 m, unterschreitet, ist mit Grundseen zu rechnen.

Vorsitzender: Herr Benker!

Abg. Benker: Letzteres bringt mich dazu, daß natürlich diese Wellenhöhe dann auch nur auf freier See, bei entsprechendem Tiefgang vorhanden ist, so daß sich - je näher man an die Küste kommt - das aufsteilen könnte? Das ist die eine Frage.

Zweite Frage: Bei den Wetterkarten, die heute zur Verfügung stehen, würde ich sagen, aufgrund des zweiten heranziehenden Tiefs war langfristig mit Weststurm zu rech-

nen. Obwohl die Wettervorhersage für den 26. leicht abnehmend sagte, war ja unmittelbar hinter dem ersten Tief - wenn ich die Karten richtig in Erinnerung habe - 25., 26., ein zweites Tief nachfolgend, so daß, wenn man in der subjektiven Beurteilung an Bord von der Wetterkarte ausgehend, davon ausgehen mußte, daß ich anhaltend diesen Sturm habe. - Ist das richtig so?

Kresling: Die erste Frage war?

Abg. Benker: Das Aufsteilen, je näher ich an die Küste komme, die Wellenhöhe, die Sie angegeben haben. Sind die bei ausreichender Wassertiefe zur Verfügung?

Kresling: Die Wellenhöhen, die beobachtet werden, sind ungefähr dieselben Wellenhöhen, in der sich die „Pallas“ am 28. befand. In der Tiefe etwa wird auch vor Sylt der Seegang gemessen. Also sind die Angaben, die ich gemacht habe, auch repräsentativ für den 28.

Zur zweiten Frage: Die Interpretation von Wetterkarten ist schwierig - würde ich niemandem empfehlen.

(Heiterkeit)

Deshalb geben wir ja auch Seewetterberichte heraus. Wir haben immer wieder festgestellt, daß Interpretationen von Wetterkarten oder auch Satellitenbildern beim Kunden zwangsläufig zu Mißinterpretationen führen. Also, in diesem Fall gilt der gesprochene oder der geschriebene Text.

Abg. Benker: Direkte Nachfrage! Ein Kapitän, der eine Wetterkarte anguckt, und der Erfahrung hat, daß er Wetterkarten anguckt, der wird aus der Wetterkarte sagen: Da kommt ein neues Tief. Der wird natürlich auch auf den Wetterbericht vertrauen, aber Schlußfolgerungen zieht er natürlich auch aus seinen Erfahrungen aus den Wetterkarten, oder nicht?

Kresling: Sicherlich, aber wenn Sie solch eine Wetterkarte anschauen, sind da keine Windvorhersagen eingezeichnet. Und wenn

man sich anschaut, wie hängt der Wind mit der Wetterkarte zusammen, genauer gesagt, mit den Druck-Radien, dem Luftdruckgefälle zwischen Tief und Hoch, da gibt es zwar Regeln, aber in Zweifelsfällen muß man auch in die dritte Dimension, nämlich in die Höhe schauen. Also beim gleichen Luftdruckunterschied kann der Wind um 2 Bft variieren, je nachdem, um welche Schichtung es sich handelt. Zum Beispiel in stabiler Luft, in Warmluft, wie wir sie in den letzten Tagen hatten, ist bei gleichem Druck-Radien der Wind schwächer, als wenn wir eine Lage haben, wie zur Havariezeit der „Pallas“. Dort handelte es sich überwiegend um Kaltluft, das heißt, dort waren die Windgeschwindigkeiten höher, als vielleicht einer aufgrund seiner Erfahrungen aus einer Wetterkarte ablesen würde.

Vorsitzender: Herr von Hielmcrone.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Eine Frage: Die gleichen Wetterkarten und diese Darstellung von Wind- und Wellenhöhen, könnten wir die auch haben bis zum Zeitpunkt des 05.11. oder 06.11?

Abg. Benker: Bis zur Strandung!

Abg. Dr. von Hielmcrone: Bis zur Strandung hatten wir das ja. Aber, in verschiedenen Bergungsversuchen spielten die Wetterverhältnisse natürlich auch eine große Rolle. Das war leider nicht nachgefragt - das gebe ich zu. Könnten Sie diese Grafiken auch für uns erstellen?

Vorsitzender: Darf ich da mal eingreifen! Der Ausschuß hat aufgrund eines Be-weisantrages dieses beim Bundesverkehrsminister angefordert. Insofern können wir Herrn Kresling entlasten.

Abg. Benker: Mit einer winzigen Kleinigkeit. Angefragt war bis 29. Und der Vier-Tage-Bereich würde, vom 29. gestartet, das noch zulassen.

Vorsitzender: Nein, das ist nicht richtig. Wir haben den Gesamtbereich abgefragt. Ich kann Ihnen den Beweisantrag zitieren.

Hatten Sie jetzt eine Frage an den Sachverständigen?

Abg. Dr. von Hielmcrone: Nein, der Be-weisantrag ist völlig unstrittig. Aber es hat sich jetzt ergeben, daß wir die Sachangaben im Grund bis zum 5. bräuchten.

Vorsitzender: Sie sind angefordert. Sie bekommen sie, Herr Abgeordneter.

Herr Schlie!

Abg. Schlie: Herr Kresling, Sie haben uns dargestellt und definiert, wie die signifikante Wellenhöhe zu verstehen ist. Und Sie haben deutlich gemacht, daß teilweise Wellenhöhe bis zur doppelten Höhe entstehen können. Gibt es dort aus meteorologischer Sicht wissenschaftlich nachvollziehbare Einschätzungsvarianten, wie oft und wann solche besonders hohen Wellenhöhen auftreten können, oder ist das rein dem Zufall überlassen? Das war die erste Frage.

Zweite Frage: Sie sprachen - wenn ich das richtig verstanden habe - von einem Gutachten. Können Sie uns sagen, um was für ein Gutachten es sich handelt? Im Zusammenhang mit der Grundsee hatten Sie auf ein Gutachten verwiesen.

Kresling: Um das Zweite vorwegzunehmen: Ich spreche nur, was ich aus Erfahrungen weiß. Dazu habe ich kein Gutachten. Also das mit den Grundseen ist nicht so furchtbar einfach. Da müßte man möglicherweise ein spezielles Gutachten einholen. Das hängt natürlich auch stark von dem Untergrund ab und von der Form des Untergrundes - können Sie sich vorstellen. Es spielt also eine enorme Rolle, je nachdem, wie der Boden gekrümmt ist.

Die erste Frage, zu der Häufigkeit von höheren Wellen als der signifikanten Höhe. Dazu gibt es leider nur statistische Abschätzungen. Und hier muß man mit der Statistik leben. Es

gibt eine Statistik, die besagt, daß 1 % - wenn Sie so wollen, jede einhundertste Welle - aller Wellen höher sind als das 1,5fache der signifikanten Wellenhöhe. Jede dreitausendste Welle, das sind also bei Wellenperioden von der Größenordnung, wie sie da aufgetreten sind: 6,7 Sekunden, 21.000 Sekunden, das ist also alle 6,7 Stunden im statistischen Mittel, tritt eine Welle auf, die doppelt so hoch ist. Die Erfahrung hat gelehrt, daß man für einen Sturmfall, Größenordnung ein, vielleicht mal zwei Tage, mit dem 2,15-fachen der signifikanten Wellenhöhe rechnen muß. Wenn Sie das Doppelte annehmen, haben Sie praktisch - wenn Sie so wollen - eine obere Grenze. Aber eine Aussage, wann diese auftreten, auf welche Weise hintereinander, oder ob diese längere Zeit auftreten, kann man aus der Statistik nicht herausquetschen.

Vorsitzender: Herr Maurus!

Abg. Maurus: Ich will noch einmal den Hinweis geben, daß wir in dem Umdruck 14/2854 die Seewetterberichte für die betroffenen Seegebiete vom 25.10. bis 05.11. erbeten hatten - also damit abgedeckt ist. Meine erste Frage hätte sich auch auf das Gutachten gerichtet, das hat sich mittlerweile erledigt.

Herr Kresling, haben Sie zufälligerweise über den Bereich bis zum 05. irgendeine Unterlagen oder Karten da? Haben Sie sich darauf auch vorbereitet? Spielte am 05. eine Springtide mit einer Rolle, die maßgebend war für den Bergungsversuch?

Kresling: Ich habe mit der Frau Tschanter gesprochen, und wir haben uns geeinigt, das für diese heutige Anhörung lediglich der Zeitraum 25. bis 28. eine Rolle spielt. Also möchte ich zu diesen Daten keine Aussage machen, ohne das geprüft zu haben, oder ohne das bewertet zu haben.

Vorsitzender: Herr Kresling, Sie verkaufen Ihre Wettermeldungen - nehme ich an. Sie sind sicherlich verpflichtet zu informieren. Wer sind denn Ihre - - Welches ist Ihr Publi-

kum? Ich will darauf abstellen, konnte beispielsweise der Kapitän der „Pallas“ Ihre Wettermeldungen nutzen, auch aus den Tagen vorher? Oder was geschieht damit? Sehen wir das nur als Bildchen im Fernsehen und hören das im Rundfunk - und das wars - ; oder wer verarbeitet die und verwendet die? Haben Sie da einen Kundenkreis, und wer ist das?

Kresling: Um vielleicht auf den Kapitän der „Pallas“ zu kommen. Ich nehme an, der spricht kein Deutsch. Ich weiß es nicht.

Vorsitzender: Aber Verkehrssprache ist Englisch. Auch im Wetter, nicht?

Kresling: Ja, ich wollte gerade sagen, die Verkehrssprache ist Englisch. Diese Wettervorhersage, den Seewetterbericht, den ich genannt habe, wird nur in deutscher Sprache verbreitet. In englischer Sprache erfolgen für die Deutsche Bucht Warnungen, sowohl von dem holländischen Wetterdienst wie von dem Deutschen Wetterdienst über eine Navtex-Station in den Niederlanden. Auch andere Staaten, wie zum Beispiel Norwegen und England, strahlen Warnungen aus für die gesamte Nordsee. In diesen Navtex-Meldungen sind auch enthalten kurze Wetterberichte. Diese ausführlichen Seewetterberichte, wie wir sie in deutscher Sprache ausstrahlen, werden in diesem Fall vom holländischen Wetterdienst ausgestrahlt.

Vorsitzender: Wir könnten also davon ausgehen, daß bei ordnungsgemäßer Seemannschaft der Kapitän der „Pallas“ diese Meldungen im Kopfe hatte, als er in das Seegebiet fuhr?

Kresling: Davon gehe ich mit großer Sicherheit aus, denn die Sturmlage war - soweit ich das beurteilen kann - lange voraussehen. Und wie gesagt, sie dauerte fast genau bis Ende Oktober an.

Vorsitzender: Weitere Fragen an den Sachverständigen? - Herr Matthiessen!

Abg. Matthiessen: Ja, ich hatte vorhin zwei Fragen gestellt. Ich glaube, Sie hatten das mit den Grundseen im wesentlichen beantwortet. Ich wollte noch mal nachfragen: Wie extrem sind solche Wetterlagen, wie häufig tauchen sie auf? Ist das in der Seefahrt üblich, mit solchen Wetterlagen umgehen zu können, und so weiter?

Kresling: Diese Wetterlage ist nicht ungewöhnlich. Denn gerade zu dieser Jahreszeit Oktober, November steigert sich die Sturmhäufigkeit. Und ich habe hier einen Auszug aus einem Seehandbuch mit entsprechenden Angaben. Daraus ist ersichtlich: Das Maximum der mittleren Windgeschwindigkeit tritt im November auf und ist Ende Oktober genauso hoch wie dann im Dezember und Anfang Januar.

Was die Sturmhäufigkeit betrifft - Sturm ist definiert nach Windstärke 8 -, ist es eine Wahrscheinlichkeit im Oktober von 3,6 % und im November - in diesem Seegebiet Deutsche Bucht - von etwas über 6 %. Und wenn man sich den jahreszeitlichen Verlauf anguckt, da birgt der November das Maximum, und Ende November - wie gesagt - ist es noch nicht ganz so hoch, aber schon Mitte November herum wird der höchste Wert erreicht.

Zusammenfassend würde ich das so bewerten: Es war keine ungewöhnliche Wetterlage für die Nordsee in dieser Jahreszeit.

Vorsitzender: Herr Kubicki!

Abg. Kubicki: Eine letzte Frage zu den Mehrtagesvoraussagen. Ist meine Information richtig, daß der Deutsche Wetterdienst diese Mehrtagesvorhersagen auch grafisch darstellt, was die Deutsche Buch angeht, sowohl was die Windgeschwindigkeit als auch die Wellenhöhe betrifft, wie Sie sagten, daß Sie das im Internet anbieten, daß das im Internet abrufbar ist, über AOL und andere Dinge mehr?

Kresling: Das ist richtig. Es werden in verschiedenen Online-Medien sowohl solche

Daten in Textform wie auch grafisch dargestellt. Wobei die Grafik meist recht primitiver Art ist. Nicht solche Grafiken, Diagramme, wie ich Ihnen gezeigt habe. Der überwiegende Teil, der Großteil der Nutzer möchte solche Vorhersagen in Textform haben.

Vorsitzender: Herr von Hielmcrone, Sie haben das Wort!

Abg. Dr. von Hielmcrone: Ich habe keine Frage.

Vorsitzender: Sind noch weitere Fragen an den Sachverständigen Herrn Kresling, Leiter des Seewetteramtes? - Das scheint nicht der Fall zu sein.

Herr Kresling, dann bedanke ich mich für Ihre knappen aber sehr ausführlichen hinweisenden Informationen, die Sie uns gegeben haben und die Bereitschaft, uns auch Ihr Darstellungsmaterial zu überlassen. Schönen Dank!

(Beifall)

Vorsitzender: Herr Lütje, Sie sind heute vor dem „Pallas“-Untersuchungsausschuß als Sachverständiger erschienen. Das Beweisthema, zu dem Sie sich äußern sollen, ist Ihnen in der Ladung mitgeteilt worden. Ihre Aussagegenehmigung liegt uns vor. Bevor Sie sich zum Beweisthema äußern, muß ich Sie noch auf folgendes hinweisen:

Sie haben vor diesem Untersuchungsausschuß - genauso wie vor einem Gericht - wahrheitsgemäß auszusagen; das bedeutet, daß Sie dem Ausschuß alles, was Sie zu diesem Thema wissen, mitzuteilen haben. Sie dürfen nichts hinzufügen, Sie dürfen aber auch nichts weglassen. Das gilt sowohl für Ihre Angaben zur Person als auch für Ihre Aussagen zur Sache.

Sie können die Aussage verweigern, wenn Sie sich selbst oder einen Ihrer Angehörigen durch die Beantwortung der Gefahr aussetzen würden, wegen einer Straftat oder einer Ordnungswidrigkeit verfolgt zu werden oder

wenn die Beantwortung einem Ihrer Angehörigen schwerwiegende Nachteile bringen würde.

Sie müssen damit rechnen, daß Sie Ihre Aussage vor dem Ausschuß beeden müssen. In diesem Zusammenhang weise ich Sie - und dieses rein vorsorglich - besonders auf die strafrechtlichen Folgen einer falschen Aussage oder eines Meineides hin, der mit einer Freiheitsstrafe von mindestens einem Jahr geahndet werden kann.

Diese Belehrung erfolgt nicht aus Mißtrauen Ihnen gegenüber, sondern weil ich hierzu gesetzlich verpflichtet bin.

Bevor ich Sie zur Sache vernehme, muß ich Sie vorher zur Person vernemen. Ich bitte Sie, uns Ihren vollständigen Namen, Ihr Alter, Ihren Wohnort und Ihren Beruf mitzuteilen.

Lütje: Mein Name ist Jens Uwe Lütje. Ich bin am 25.09.39 in Hamburg geboren. Ich bin in Büsum an der Nordsee aufgewachsen. Ich bin von Beruf Seemann. Ich bin Kapitän gewesen und bin Leiter der Sonderstelle für Schiffssicherung in Neustadt in Holstein. Ich wohne in Schönwalde am Bungsberg und bin Bundesbeamter. Ich bin Mitarbeiter des Bundesministers für Verkehr.

Vorsitzender: Danke schön. Ich gebe Ihnen dann das Wort zur Sache. Sie können sich jetzt zu dem Thema, zu dem Sie geladen sind, äußern.

Lütje: Der „Pallas“-Unfall berührt mich insofern und das, was ich beruflich mache, als ich zum ersten über Verhältnisse auf Seeschiffen, auf Schiffen auch unter fremder Flagge mit internationaler Besatzung Auskunft geben kann, zum zweiten kann ich Auskunft geben über an Bord installierte Technik, über die Möglichkeiten, wie eine Besatzung mit dieser Technik ein Feuer auf einem Schiff bearbeiten, beherrschen, vielleicht sogar löschen kann, und alle Dinge, die daraus resultieren. Letzten Endes gehört es auch meinem Aufgabenbereich, Unterricht

zu erteilen und Ausbildung zu betreiben in Richtung Überleben auf See, das heißt also, wenn diese Aktivitäten an Bord erfolglos waren, wenn das Schiff verlorengelut und wenn die Besatzung in die Boote oder in die Rettungsinsel oder sonstwie abgeborgen werden muß - ich sag das einmal - also eine schiffsbezogene Sache zu diesem „Pallas“-Unfall.

Ich würde einfach einmal mit der Schilderung von Verhältnissen auf Seeschiffen im allgemeinen anfangen wollen. Es ist so, daß Seeschiffahrt - wie das schon immer gewesen ist - eine absolut internationale Tätigkeit und Angelegenheit ist. Das heißt also, Eigentümer, Charterer, Beschäftigter von Seeschiffen und auch die Besatzung sind so international, wie man das mit dem schönen neudeutschen Wort Globalisierung zusammenfassen könnte. Global. Alles, was dort getan und gelassen wird, ist global. Das geht sogar so weit, daß es Schiffsbesatzungen gibt, die aus 20 oder 25 Köpfen bestehen und jeder hat eine andere Herkunft, eine andere Nation, eine andere Muttersprache. Das geht so weltweit an allen Küsten, in allen Häfen vor sich.

Über die Spezialitäten dieser Besatzung - ganz speziell die Besatzung der „Pallas“ - kann ich keinen Bezug nehmen, weil ich weder eine Besatzungsliste vorliegen habe noch sonst etwas. Aber ich könnte vielleicht einmal schildern, was eine Besatzung, wenn sie denn gut genug ausgebildet ist, auf einem Schiff in diesem Bereich - nämlich in der Brandabwehr - tun könnte.

Eine Schiffsbesatzung kann einen Kleinbrand an Bord löschen, einen Kleinbrand, wenn er zugänglich ist. Eine Schiffsbesatzung kann, wenn er zugänglich ist, einen Mittelbrand löschen. Feuerwehrleute werden wissen, was das ist. Das ist nach DIN definiert, was ein Klein- und ein Mittelbrand ist. Ich sag einmal: Ein Kleinbrand, das ist ein brennender Papierkorb, und ein Mittelbrand ist eine brennende Kammer oder eine brennende Schalttafel. Alles, was darüber hin-

ausgeht, ist ein Großbrand, das ist eine Katastrophe, ein katastrophales Ereignis auf einem Schiff. Da kann eine Besatzung letzten Endes mit den vorhandenen Mitteln und Geräten nicht mehr erfolgreich gegen vorgehen.

Die Frage ist jetzt, die hier geklärt werden muß: Was für ein Ausmaß war dieser Brand auf der „Pallas“? Es war zweifellos ein Großbrand, den die Besatzung so nicht hätte beherrschen können, auch wenn sie es denn versucht hat und weiterhin versucht hätte. Sie wäre diesen Verhältnissen nicht Herr geworden mit den an Bord vorhandenen Mitteln und Geräten, mit den an Bord vorhandenen Personen und mit dem Ausbildungsstand, so daß für die Besatzung - so wie sie dort an Bord war - mit diesen Verhältnissen die Lage aussichtslos war.

Wenn Besatzungen Klein- und Mittelbrände nicht löschen können, nicht beherrschen können, dann gibt es auch großtechnische Anlagen. Auf der „Pallas“ ist - wie ich gelesen habe - eine CO₂-Anlage installiert gewesen, so daß eine Schiffsführung nach reiflicher Überlegung diese großtechnische Anlage - diese CO₂-Anlage - aktivieren wird. Das müssen Sie sich so vorstellen: CO₂ ist ein nicht brennbares Gas, schwerer als Luft. Wenn in einem Riesenraum - sagen wir einmal wie in diesem Sitzungssaal - nun irgend etwas brennt, und man kommt nicht von außen da ran, und man kann dieses Gas über die Decke durch Düsen einleiten, dann wird der Raum langsam intensiert, Lebewesen würden ersticken, würden sterben und das Feuer auch. Das geht soweit, bis der Raum voll CO₂ ist. Man hofft dann immer, daß der Brand in einem Schiffsladeraum durch diese Maßnahme gelöscht wird.

CO₂-Anlagen gibt es also getrennt für Maschinenräume und für Laderäume. Dem Vernehmen nach ist diese CO₂-Anlage für den Laderaum aktiviert gewesen, leider erfolglos, denn es ist so, daß Sauerstoffreste erst verdrängt werden müssen. Das muß ja alles irgendwo bleiben. Das dauert in der Regel eine ganze Zeit. Es gibt auch Ladun-

gen - Baumwolle zum Beispiel -, da ist soviel Sauerstoff drin, das brennt auch in einer CO₂-Athmosphäre, es brennt nicht, es glimmt und glüht weiter und wird heiß, so daß die Wirkungen dieser großtechnischen Anlagen nicht immer so erfolgreich sind, wie man sich das wünschen würde.

Hier ist also das geschehen und vorgenommen worden, was diese Besatzung tun konnte. Sie hat das Deck gekühlt - es sind ja auch Ladungsanteile an Deck gestaut gewesen -, die hat sie versucht zu kühlen. Sie hat - das muß ich einfach einmal sagen - als letzte Verzweiflungstat die CO₂-Anlage ausgelöst und mußte erleben, daß dies alles zusammen erfolglos war. Hinzu kommt, wenn man eine CO₂-Anlage auf einem Seeschiff aktiviert - nämlich mit der Absicht, einen Laderaum zu löschen oder zu inertisieren, Sauerstoff zu vertreiben -, dann besteht immer die Gefahr, daß der angrenzende Maschinenraum, der auf dem gleichen Niveau, auf der gleichen Ebene liegt, auch mit CO₂ vollläuft, wenn nämlich das Maschinenraumschott nicht gasdicht ist. Auf älteren Schiffen ist eine Gasdichtigkeit eigentlich immer zu verneinen, weil mit zunehmendem Alter ein Schiff ja nicht dichter wird, es wird eher löcheriger, sage ich einmal. Dann besteht nämlich die Gefahr, daß auch der Maschinenraum nicht mehr zu begehen ist, daß dort keine Aktivitäten mehr ausgelöst werden können, daß man die Maschinen nicht bedienen kann, daß man keine Ventile bedienen kann. Dann wird das Leben an Bord schon schwierig und fast aussichtslos für die an Bord befindliche Besatzung.

Das mag auch ein Grund dafür sein, daß diese Besatzung das Schiff so schnell und in aller Eile verlassen hat, als dieses Angebot bestand. Das ist - sage ich einmal - ein technischer Grund. Dazu kommt sicherlich auch ein emotioneller, nämlich - ich sag einmal so -, wenn die Besatzungsmitglieder so ein bißchen südlich von den Alpen zu Hause gewesen sind, dann sagt man ihnen nach, daß sie eher die Neigung haben, dann mal etwas stehen und liegen zu lassen und weg-

zulaufen. Also ich sag einmal so: Die kühlest Köpfe sind das sicherlich nicht gewesen. Aber, auch wenn sie ein bißchen kühler gewesen wären, sie hätten - mit allem, was sie an Bord hätten tun können - keinen Erfolg haben können, weil dazu ihre Mittel nicht ausreichten, ihre Vorräte nicht, ihre technischen Einrichtungen nicht und sicherlich vielleicht auch ihre Ausbildung nicht.

Das ist das, was man sich als Situation vorstellen muß. Nun sind sie sicherlich auch übermüdet gewesen. Sie sind vielleicht auch hungrig und durstig gewesen; ich weiß nicht, wieweit die Verpflegung, Versorgung - - An Ruhe war ja wahrscheinlich sowieso Tage, Stunden vorher nicht mehr zu denken, so daß die Besatzung, als sie abgeborgt wurde, sicherlich am Ende ihrer Kräfte, ihrer Fähigkeit und ihrer Möglichkeiten war.

Das ist der Bereich, über den ich etwas vortragen kann, etwas aussagen kann. Das ist auch Inhalt der Ausbildung, die wir in Neustadt betreiben. Wenn es dazu Fragen gibt, will ich sie gern beantworten, soweit ich das kann.

Vorsitzender: Schönen Dank, Herr Lütje. Ich eröffne zunächst zu diesem Komplex die Fragerunde. Ich habe eine erste Frage an Sie. Herr Lütje, wie ist die Ausbildung auf Seeschiffen hinsichtlich Brandbekämpfung? Muß jeder Seemann das mitbringen?

Lütje: Es gibt Vorschriften, die besagen, wieviel Qualifikation an Bord sein muß. Die Qualifikation drückt sich aus zum Beispiel auf deutschen Schiffen durch einen Schein oder zwei Scheine - Rettungsbootsmanschein und Feuerschutzmannschein. Das sind Scheine, die man nach einer Ausbildung von der Seeberufsgenossenschaft bekommt, die durch Übungen und durch Bestätigung durch diese Berufsgenossenschaft verlängert werden. Neuerdings ist es so - das gehört vielleicht nicht ganz zu diesem Fall -, aber es ist in Zukunft mindestens so, daß dieses alles nach internationalen STCW-Standards gefahren werden wird und gehandhabt wird.

Vorsitzender: Weitere Fragen? - Herr Benker - ach, Herr Maurus, Entschuldigung.

Abg. Maurus: Herr Lütje, Ihren Ausführungen entnehme ich, daß der Träger der Sonderstelle für Schifffahrt der Bundesminister für Verkehr ist.

Lütje: Das ist richtig.

Abg. Maurus: Sie haben eben über die Besatzung der „Pallas“ gesprochen. War das Erkenntnis oder Vermutung?

Lütje: Das waren Informationen, die allgemein zugänglich sind: Funk, Fernsehen, also ich habe keine schriftlichen - - Ich habe das aber betont, daß ich keine schriftlichen Unterlagen über die Zusammensetzung der Besatzung habe.

Abg. Maurus: Also auch den Löschvorgang, der sich möglicherweise so abgespielt hat - - Hat er sich möglicherweise so abgespielt, oder hat er sich so abgespielt, wie Sie ihn dargestellt haben?

Lütje: Auch das kann ich nicht bestätigen, weil ich nicht dabei war.

Abg. Maurus: Gut, also waren das Vermutungen, die Sie angestellt haben.

Lütje: Das waren Vermutungen oder wie man - - Ich habe gesagt, ich will einmal schildern, wie man so etwas auf Schiffen macht oder machen würde.

Abg. Maurus: Gut, vielen Dank. Es gibt eine Information, daß die Ladung durchgeladen war.

Lütje: Das die Ladung was?

Abg. Maurus: Durchgeladen war.

Lütje: Durchgeladen. Was verstehen Sie - -

Abg. Maurus: Daß Ladung durch unterschiedliche Decks geladen war, daß hier die Abschottungen zwischen einzelnen Decks in den Laderäumen nicht dicht waren, sondern daß das Holz durchgeladen war.

Lütje: Sie müssen sich das schiffstechnisch so vorstellen: Ein Schiff ist in Laderäume eingeteilt. Das sind Schotten: Maschinenraumschott, Laderaumschott, Laderaumschott-Kollusionsschott. Dann gibt es Decks. Innerhalb dieser Schottabteilung gibt es Decks, Zwischendecks. Ein Zwischendeck, zwei Zwischendecks. In der Regel ist es so, daß die Schotten - die Wände will ich einmal sagen - dicht sind und nicht zu begehen sind. Da sind nur Rohrdurchbrüche und Kabeldurchbrüche, und daß die Decks Ladeluken, Ladeöffnungen haben, so daß der - sage ich einmal - Zugang für Luft und CO₂ rauf und runter möglich ist, aber nicht von vorn nach achtern. Das sind in der Regel das Maschinenraumschott - ist ein gasdichtes Schott -, die anderen sind wasserdicht. Da gibt es verschiedene Qualitäten. Das ist zu dieser Frage zu sagen, was wie dicht ist. Schiff ist so dicht - ist längsdicht und so offen.

Abg. Maurus: Das heißt also, diese Information, daß Ladung von einem Schott durchgehend in einen anderen Ladebereich geladen sein könnte, halten Sie für nicht - - -

Lütje: Halte ich für unwahrscheinlich. Es ist so, daß diese Schotten, das sind ja dünne Bleche, das sind 4-, 5-, 6-mm-Bleche, gesickte Bauweise - - Es kann also durchaus sein, daß, obwohl es keinen tatsächlichen Durchgang gibt, Ladung aus einem Laderaum so heiß wird, daß die Ladung, die da dran liegt - im anderen Laderaum - sich durch die Hitze entzündet. Das ist durchaus möglich, und das wird immer wieder beobachtet.

Abg. Maurus: Gut, vielen Dank. Die nächste Frage. Es gab ja auch eine Meinung, daß der Maschinenraum, der durch ein Doppelschott vom Laderaum bei der „Pallas“ abgetrennt war, hätte weiter kühl gehalten werden können, ebenso die Brücke, und daß wenn Feuerwehrkräfte rechtzeitig an Bord eingesetzt worden wären, das Schiff entsprechend gekühlt worden wäre, man in der Lage gewesen wäre - oder diese Besatzung dann in

der Lage gewesen wäre -, das Schiff in den nächsten Hafen zu bringen?

Lütje: Ich kann das einmal so in Ihrem Sinne vermuten. Es ist schon verwunderlich, warum der Besatzung angeboten worden ist, daß sie durch einen Hubschrauber abgehoben wird, und warum nicht angeboten worden ist: Wir bringen euch zehn Hilfskräfte oder zwölf Hilfskräfte, und wir helfen euch zu kühlen, zu löschen, zu entgasen und so weiter. Das wäre vielleicht eine Maßnahme gewesen, die hätte, hätte, wäre, hätte, könnte, möchte, sollte - das ist ja alles Spekulation - dazu geführt, daß das Schiff mit eigener Kraft irgendeinen Schutz, einen Hafen, eine Mündung angelaufen hätte. Das ist zu erwarten, wenn Hilfe angeboten worden wäre.

Abg. Maurus: Herr Lütje, ist Ihre Dienststelle eigentlich einmal von dem Zentralen Meldekopf um Beratung im Rahmen dieses Gesamtnotfalls gefragt worden?

Lütje: Nein, nein, wir sind eine Ausbildungsstätte und werden in der Regel so nicht gefragt. Es ist allerdings so, daß ich gelegentlich zu Seeamtsverhandlungen und Bundesoberseeamtsverhandlungen als Beisitzer oder als Sachverständiger gehört werde. Meine Dienststelle hat uns nicht eingeschaltet.

Abg. Maurus: Vielen Dank.

Vorsitzender: Herr Benker und dann Herr Kubicki.

Abg. Benker: Ich will einmal daran anknüpfen. Kann man eigentlich von Land aus die Lage auf einem Havaristen abschließend beurteilen?

Lütje: Schwer, wahnsinnig schwer. Das müssen Leute sein, die von der Materie, die dieses Schiff, diese Ladung, die diese Leute kennen - - Ich sage einmal, wenn ich mit einem deutschen Kollegen hier in der Deutschen Bucht oder in der westlichen Ostsee sprechen würde, könnte ich mir ein Bild machen. Ob das nun so gelingt mit einem

ausländischen Kapitän, mit dem ich Englisch sprechen muß, ob das so funktioniert - - bis zu einer gewissen Grenze ja, aber nicht ideal. Das ist schwer; die Lage zu beurteilen, Herr Benker, aus einer Entfernung, ist schwer. Gefährliches Unterfangen.

Abg. Benker: Weitere Frage: Wie sieht es eigentlich mit der sprachlichen - Sie haben nun Englisch sprechen und vorhin haben Sie von den 25 Nationen gesprochen - wie ist es aus dem Erfahrungsschatz derer, die sie ausbilden, was die sprachliche Qualität anbelangt? Gibt es vorgeschrieben Englisch als Befehlssprache oder Deutsch auf deutschen Schiffen?

Lütje: Die Sprache der Seeleute auf Schiffen international ist Englisch. Es gibt Erkenntnisse, daß das Nichtbeherrschen dieser einheitlichen Sprache zu Katastrophen führen kann. Wir haben ein Beispiel hier vor der Haustür gehabt oder beinahe vor der Haustür. Das war die „Scandinavian Star“. Da hat es babylonische Verhältnisse gegeben, weil kein Besatzungsmitglied das andere verstanden hat und letzten Endes - ich glaube - 153 Tote zu beklagen waren. Das ist auch deshalb so katastrophal abgelaufen, weil sie sich nicht untereinander verständigen konnten. Um Ihre Frage zu beantworten, die Sprache der Seeleute ist Englisch. Es gibt Seeleute, die können sehr gut Englisch, es gibt Seeleute, die können fast gar kein Englisch. Das ist ganz unterschiedlich. Es kommt ganz konkret auf die Besatzung an. Philippinen zum Beispiel können ganz gut Englisch, Inder, Pakistani können ganz gut Englisch, aber Polen, Russen, Kroaten - ich weiß nicht - da wird das dann schlechter.

Abg. Benker: Ich habe noch eine Frage zur Stabilität.

Lütje: Ja.

Abg. Benker: Weil Sie vorhin von den Schotten gefragt haben, Sie haben ja gefragt nach der durchgängigen Ladung. Wie sind eigentlich Schiffe in der Handelsmarine gebaut? Sind es Einabteilungsschiffe, sind es

Zweiabteilungsschiffe, das heißt von der Stabilität, wenn ich das Schiff voll beladen habe, kann ich dann zusätzlich einen Laderaum fluten?

Lütje: So ein Schiff ist ein Mehrabteilungsschiff.

Abg. Benker: Ja.

Lütje: Wenn ein Laderaum voll Wasser läuft, muß das Schiff schwimmstabil bleiben und darf nicht - -

Abg. Benker: Ein?

Lütje: Bitte?

Abg. Benker: Ein.

Lütje: Ein, ja. Und bei Passagierschiffen ist es so, daß wenn zwei nebeneinander liegende Abteilungen voll Wasser laufen, es auch noch schwimmfähig bleiben muß. Das ist ein technisch wahnsinnig hoher Anspruch, der durch Bauvorschriften festgelegt ist.

Abg. Benker: Sind die Laderäume eigentlich begehbar, das heißt sind sie Freiraum, daß ich da noch mit einer Löschmannschaft durchgehen könnte oder wie sieht das aus?

Lütje: Das kommt sehr auf die Ladung drauf an. Wenn Sie einen Laderaum homogen mit Getreide geladen haben, ist er voll mit Getreide. Dann können Sie da nicht mehr drin rumlaufen. Wenn Sie Container geladen haben und vor und achter Kante ist so viel Platz, daß man sich da bewegen kann, dann kann man ihn begehen. Aber Gänge oder Zugänge, mit dem Ziel, daß dort Löschmannschaften oder Hilfsmannschaften irgend etwas sinnvolles machen können, gibt es vorschriftsweise nicht.

Abg. Benker: Letzte Frage: Wenn man einen Raum aufgeben mußte - das haben Sie ja am Nachmittag schon, und dann war zunächst gedacht worden, der Brand wäre unter Kontrolle, 17:36 Uhr - und ich erkenne, daß es zu einer Wiederspaltung kommt, der Raum ist aufgegeben, kann man eigentlich

von außen einen Raum dieser Größenordnung noch löschen mit den Mitteln, die Sie an Bord haben?

Lütje: Eigentlich wahnsinnig schwer. Eigentlich nicht. Man kann kühlen, man kann von außen kühlen. Den Raum in dem Sinne zu löschen, daß ich da nun reinsteige, das ist nicht vorstellbar.

Vorsitzender: Herr Kubicki.

Abg. Kubicki: Herr Lütje, Presseberichten war zu entnehmen, daß die Maschine, die lief, als die Mannschaft abgeborgen wurde. Ist meine Information zutreffend, daß es internationalen Gepflogenheiten entspricht, beim Verlassen des Schiffes - ich habe einmal gelernt - einen sogenannten Notfallknopf zu drücken, damit die Maschine im Leerlauf bleibt für den Fall, daß mal wieder jemand an Bord kommt, weil man die Maschine sonst nicht wieder in Gang kriegt?

Lütje: Herr Kubicki, in diesem Fall ist es sicherlich so gewesen. Wenn meine Informationen richtig sind, hatte dieses Schiff einen Verstellpropeller, eine Verstellpropelleranlage. Man kann eine Verstellpropelleranlage auf Steigung 0 drehen, und dann kann man die Maschine laufen lassen. Da passiert ja nichts. Ich nehme einmal an - ich muß das aus den Bildern schlußfolgern, die es im Fernsehen gegeben hat -, die Maschine hat gelaufen, und dann zieht das Schiff - kein Schraubenwasser hinter sich her -, aber man sieht, daß sich da etwas bewegt hat. Ich nehme einmal an, die haben die Maschine laufen lassen und haben Steigung 0 gegeben und sind ausgestiegen. Die Maschinen bleiben sowieso irgendwann stehen, wenn die Tagesvorräte oder der Treibstoff alle ist. Da gibt es keinen Knopf, wo man draufdrückt. Den gibt es zwar, aber da hat hier gar kein Anlaß bestanden. Dann ist es ja so, man muß unterscheiden zwischen der Hauptmaschine und den Hilfsmaschinen. Da haben wahrscheinlich ja noch zwei, drei Hilfsdiesel gelaufen für den Hilfsbetrieb, für Beleuchtung, Pumpen und den Betrieb an Bord.

Abg. Kubicki: Gut. Meine Frage bezog sich oder bezieht sich auch darauf, Sie haben ja erklärt, aus Ihrer Sicht wäre sinnvoll gewesen, man hätte denen angeboten, zehn Leute oder 15 Feuerwehrleute draufzusetzen. Meine Frage ist, wenn die Maschine läuft und man würde, solange die Maschine läuft, entsprechendes Fachpersonal absetzen - also Feuerwehrleute, Brandschutzexperten, Seeleute, die etwas von der Sache verstehen, Berger - ob dann die Möglichkeit bestanden hätte, das Schiff unter Kühlung und fahrtüchtig noch in sichere Gewässer zu bringen?

Lütje: Das ist ganz sicherlich so. Die Traumvorstellung ist ja bei so etwas immer: Wenn die Besatzung erschöpft ist oder nicht mehr brauchbar ist, daß der Kapitän, der Chief-Ingenieur, daß zwei, drei, vier Leute an Bord bleiben und daß dann Personal von außen kommt und daß die dann zusammen das Schiff weiter fahren. Das ist durchaus auch in der Literatur zu lesen, daß so etwas schon vorgekommen ist.

Vorsitzender: Herr von Hielmcrone.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Im Grunde bezieht sich meine Frage auch auf dieses Thema, weil Sie nämlich am Anfang sagten, in dem Moment, wo ein Großfeuer an Bord ausgebrochen ist - also der Papierkorb brennt nicht oder eine Schalttafel oder so etwas - ist praktisch am Ende durchaus zu sehen, daß das Schiff aufgegeben werden muß. Da ist ja nun eine gewisse Diskrepanz - will ich einmal sagen, wenn Sie sagen, trotzdem hätte man - und so verstehe ich Sie - verstehe ich Sie richtig - das ist meine Frage -, daß man durch Hilfsmannschaften den Brandverlauf jedenfalls hätte verzögern können? Das ist ja ein Widerspruch, denke ich mir. Entweder muß man damit rechnen, das Schiff ist nicht mehr zu retten, wenn es brennt, oder aber man kann doch noch etwas machen. Dazu hätte ich gern ein bißchen - -

Lütje: Wir müssen einmal unterscheiden. Man hätte durch Kühlung, durch sinnvolle Belüftung und durch die Wahl eines machbaren Kurses dieses Schiff sicherlich weiter

bewegen können. Man hätte nicht auf See den Laderaumbrand löschen können. Da wäre man am Ende des Lateins gewesen. Das hätte immer an einem Notliegeplatz mit Hilfe von Feuerwehr, von Schaum, Generatoren von was für weiß ich für Aufwänden und Kränen und so weiter sicherlich auch tagelang gebraucht, dieses Feuer an einer Pier, an einem Notliegeplatz Stäubenhöft oder Brunsbüttel oder was weiß ich wo zu löschen. Das ist nicht so ganz einfach. Auf See hätte das nicht geklappt.

Sie müssen sich einmal vorstellen, das war Paketholz. Das Paketholz war eingepackt in Plastikfolie. Das ist Streichholzqualität, dieses Holz. Es ist knochentrocken. Das ist maschinengetrocknet. Das ist das beste Anmachholz und Feuerholz, was es überhaupt gibt. Das zu löschen, das sind ja nicht nur so ein paar - - Das sind ja Kubikmeter - das kann man sich als Normalverbraucher gar nicht vorstellen, wie groß so ein Laderaum ist und wieviel da reingeht. Das können Sie so nicht löschen.

Vorsitzender: Frau Franzen.

Abg. Franzen: Weg von der „Pallas“, noch einmal allgemein zu diesen Schiffstandards, die wir im Moment haben. Sie haben etwas zu den Mindestvoraussetzungen der Seeleute an Bord gesagt, welchen Nachweis an Papieren sie haben und auch wohl mitbringen. Ich würde gern etwas zu der Qualität der Papiere hören. Sie haben ja selber Erfahrungen als Seemann, aber Sie haben ja auch immer eine Gruppe von Seekapitänen in Neustadt.

Dann noch einmal von der Papierqualität weg hin zum faktischen Können. Ist es in der Regel so, daß man auf diesen Schiffen Rollenspiele macht, wie es sich im Normalfall in der Seefahrt gehört - ich will nun gar nicht sagen, vor dem Auslaufen, das wäre sicher ganz traumhaft.

Wenn Sie uns vielleicht auch noch einmal Auskunft geben: Gibt es eine Chance für die Kapitäne, die ja letztlich die Verantwortung für das Schiff und für die Besatzung tragen,

bei einem Antreffen von einer Mannschaft, die sich kaum verständigen kann, die Schiffsführung abzulehnen? Wenn ja, mit welchen Folgen? Wenn Sie noch einmal etwas sagen, ob das die Ausnahme oder die Regel ist, diese Probleme, die wir heutzutage mit der Seemannschaft vor Ort und auf den Schiffen haben, wie verhält sich das auch im Bereich der Nordsee?

Lütje: Um Ihre erste Frage zu beantworten: Jeden Stempel und jedes Zertifikat kann man auch kaufen. Man muß nur wissen wo und bei wem und zu welchem Preis. Die Qualifikation, die hinter den Leuten steht, ist von ähnlicher Qualität. Sie kommen an, haben ein tolles Patent, einen tollen Zettel, schön bunt, großer Stempel, zwei Stempel ist besser als einer, große Unterschrift, und dann fahren sie los. Wenn nichts passiert, dann genügt das meistens auch, weil wenn sie unfähig wären, einen normalen Borddienst zu versehen, würden sie ja irgendwann einmal nicht mehr mitfahren können. Dann würden sie an Land gesetzt.

Aber was die Ausbildung betrifft, die dahintersteckt, das ist so unterschiedlich wie die Welt unterschiedlich ist in Hautfarbe und Herkunft und Religion und was weiß ich. Es ist so, daß immer irgendwo auch ein Minimum an Ausbildung dahintersteckt. Ob das nun ausreicht, zur See zu fahren - um gleich auf Ihre Frage nach den Rollenspielen auf Schiffen abzuhalten - so eine Sicherheitsrolle gibt es an Bord mit der Beschreibung der Tätigkeit eines jeden Besatzungsmitgliedes, und dann gibt es ein Signal, und dann gibt es eine Sicherheitsübung, eine Rollenübung.

Die Qualität dieser Rollenübung kann so nicht beurteilt werden. Das ist so unterschiedlich. Es gibt Schiffe, die hervorragend geführt sind, die üben, machen tolle Übungen, und die können auch alle was. Und dann gibt es auch Schiffe, da passiert überhaupt nichts. Sie müssen sich das einmal so vorstellen: Sie kommen an Bord, die Männer und Frauen, Frauen und Männer. Sie haben einen Sechs-Monats-Kontrakt und arbeiten

diesen Kontrakt ab. Sie haben nur das eine Ziel, diese sechs Monate herumzukriegen und schnell wieder nach Hause zu kommen. Die haben keine Verbindung zu ihrem Arbeitgeber, zu ihrem Schiff, zu ihrer Firma, sondern die haben einen Kontrakt, den arbeiten sie ab, dann fliegen sie wieder nach Hause. Das ist - das sage ich mal so - der große Unterschied zu den Verhältnissen, die wir hier bei uns an der Küste hatten oder vielleicht teilweise noch haben. Die Verbindung zum Schiff, die Verbindung zum Arbeitgeber, unser Schiff, mein Arbeitgeber, meine Reederei, das kennen diese Männer alles nicht. Die kennen nur ihren Kontrakt und was da steht, was sie monatlich kriegen. Ende der Fahnenstange. Beziehungslos, emotionslos, abarbeiten von Kontraktbedingungen. Fertig. Daß da dann auch übungsweise rollenweise nicht so viel bei rauskommt, das können Sie sich vielleicht vorstellen.

Vorsitzender: Herr Schlie.

Abg. Schlie: Herr Lütje, Sie haben ja mehrmals deutlich gemacht, daß wir uns bei Ihrer Darstellung im Bereich der Vermutungen bewegen.

Lütje: So ist es.

Abg. Schlie: Um das zu verifizieren, würde ich trotzdem gern nachfragen wollen: Haben Sie jemals mit einem Besatzungsmitglied über das Feuer gesprochen, oder haben Sie mit einem der tatsächlich beteiligten Feuerlöschtrupps beziehungsweise Bergungstrupps darüber gesprochen?

Lütje: Über die Ereignisse?

Abg. Schlie: Über die Ereignisse und die Abläufe, ja.

Lütje: Über die Ereignisse?

Abg. Schlie: Über die Ereignisse und die Abläufe.

Lütje: Ich hatte Gelegenheit mit Männern zu sprechen, die dabei waren. Das ist richtig.

Abg. Schlie: Könnten Sie uns dann vielleicht aus Ihrer Sicht schildern, wie die Einschätzung derjenigen war, mit denen Sie gesprochen haben, wer das jeweils war und wie Sie das aus Ihrer fachlichen Sicht beurteilen, oder anders gefragt, ob die Schlußfolgerungen, die Sie uns jetzt dargestellt haben, darauf basieren, was Sie aus diesen Gesprächen erfahren haben?

Lütje: Eine Schlußfolgerung, die ich gezogen habe, nämlich die Tatsache, daß man denen hätte 10, 12 Mann hinschicken sollen, das ist eine Schlußfolgerung aus dem Ablauf der Ereignisse, wie ich sie aus allgemein zugänglichen Quellen habe. Die Männer, die dort beteiligt waren, die haben übereinstimmend geschildert, daß die Arbeit, die Tätigkeit vor Ort, hervorragend geklappt hat. Alles, was die gemacht haben, haben sie abgesprochen, egal von welchem Schiff, von welcher Dienststelle, von welcher Firma, von welchem Minister sie kamen. Die haben alle ganz toll als Seeleute vor Ort zusammengearbeitet, und das hat, wenn das alles stimmt, wie mir das die Seeleute vor Ort berichtet haben, hervorragend geklappt.

Abg. Schlie: Herr Lütje, könnten Sie uns bitte genau sagen, mit welchen Leuten Sie dort jeweils gesprochen haben.

Lütje: Ich habe mit dem Bootsmann - wie hieß der denn nun? -, dem Schiffsmechanikermeister Beck - so hieß der wohl -, mehrmals gesprochen und habe mir dann so mal aus seiner Sicht schildern lassen, was er da so alles erlebt hat. Der hatte noch einen Kollegen mit - der Name ist mir allerdings entfallen -, und mit dem habe ich mich - das sage ich einmal so - fachlich-kameradschaftlich über die Ereignisse unterhalten.

Meine Schlußfolgerungen daraus sind, daß es vor Ort von Schiff zu Schiff, von den verschiedenen Hilfsschiffen, in den Grenzen der Möglichkeiten, die die hatten, ganz gut geklappt hat. In den Grenzen der Möglichkeiten, sage ich mal: Da sind Leute mit dem Hubschrauber hingeflogen und abgeseilt

worden, die das erste Mal bei 8, 9, 10 Windstärken in einer Hubschrauberschlinge gehangen haben und sind da abgeseilt worden. Das - muß ich einmal sagen - kann man auch nicht mit jedem machen. In dieser Art und Weise habe ich mit denen gesprochen. Und dann auf so einem Schiff - - Ich meine, da waren ja 8, 9, 10 Windstärken. Das ist ja nun schon mal - sage ich einmal - nichts für Muttersöhne.

Abg. Schlie: Herr Lütje, Ihre Einschätzungsvariante, die Sie hier insgesamt zu dem Vorfall dargestellt haben, die hat sich dann ja auch vor dem Hintergrund derartiger Gespräche herausgebildet. Präzise noch einmal zu dem Punkt, den Sie am Anfang genannt haben: Wenn dort also, nachdem die Besatzung geborgen war, Fachpersonal, Löschpersonal, Bergungspersonal und Schiffspersonal abgesetzt worden wären, gehen Sie dann nach wie vor davon aus, daß die Möglichkeit bestanden hätte, das Schiff zumindest zu kühlen, um es dann - die Frage scheint mir noch offen zu sein; jedenfalls ist mir die Antwort nicht mehr in Erinnerung - in einen Hafen oder an einen Punkt zu bringen, wo die Löschung hätte erfolgen können?

Lütje: Das sind ja nun alles so Dinge aus dem Bereich von Vermutungen und vielleicht von Wunschenken. Aber es wäre durchaus eine Chance gewesen, dieses Schiff wiederzubesetzen unter der Voraussetzung, daß die Systeme an Bord - Elektrizität, Pumpenkapazität, Schläuche und was weiß ich - funktioniert hätten. Dann hätten die möglicherweise das Schiff - ich sage mal - hinter die Düne von Helgoland bringen können und hätten unter Umständen mit Hilfe anderer Fahrzeuge und mehr Personal etwas in der Weise ausrichten können, daß das Schiff gerettet worden wäre. Das ist nicht auszuschließen. Aber nun zu sagen, daß das mit Sicherheit geklappt hätte, das ist ein bißchen schwierig.

Aber wichtig ist, daß das nicht unternommen worden ist. Das, meine ich, wäre so ein biß-

chen das Ergebnis meiner Einschätzung dieser Situation auf dem Schiff mit der Bergung, mit der Besatzung. Die Tatsache, daß die Maschinen, der Hilfsbetrieb gelaufen sind, das zeigt doch alles darauf hin, daß da noch hätte ein bißchen etwas passieren können.

Aber, dann muß man natürlich auch die Frage beantworten: Wer hätte das denn machen sollen? Und: Wenn Sie immer erzählen, die Feuerwehr - - Also, ein Feuerwehrmann aus Husum oder aus Steenodde oder Hörnum, der wäre da tödlich seekrank geworden und hätte da überhaupt nichts beschickt. Das hätte dann eine Einsatzgruppe sein müssen, die auf so etwas trainiert, ausgebildet und fortgebildet worden ist. Nun glauben Sie bloß nicht, daß, wenn Sie da ein paar Feuerwehrleute in Uniform hinkarren, die da irgend etwas beschicken können. Die können gar nichts.

Abg. Schlie: Noch eine Frage, Herr Lütje: Können Sie uns sagen, von welchem Schiff der Herr Beck kommt, mit dem Sie gesprochen haben?

Lütje: Der Herr Beck kommt von der „Neuwerk“.

Vorsitzender: Jetzt Herr Matthiessen, bitte.

Abg. Matthiessen: Es ist ja sehr unterhaltend, wie Sie die Möglichkeiten bei diesen Windstärken plastisch darstellen. Aber ich möchte jetzt noch einmal auf die landseitige Bekämpfung hinaus. So wie ich Ihre Aussage verstanden habe, sind auf See die Möglichkeiten begrenzt. Sie haben das Feuer als Großfeuer eingeschätzt. Ich frage noch einmal, ab welchem Zeitpunkt das als Großfeuer einzuschätzen ist.

In diesem Zusammenhang habe ich die Frage: Wie groß ist die Rolle, daß man achterlichen oder raumen Wind in der Situation hat? Wenn es in solchen Fällen so ist, daß man auf See nicht bekämpfen kann, wenn es auch allgemeiner Kenntnisstand ist - so haben Sie das, glaube ich, dargestellt -, dann müßte es

doch naheliegend sein, daß es in solchen Fällen Regelungen gibt, möglichst schnell eine landseitige Feuerbekämpfung sicherzustellen. Wann wäre solch ein Zeitpunkt gegeben? Was sind die Regularien dafür? - Gegebenenfalls darf ich vielleicht noch einmal nachfragen, Herr Dr. Hinz. Aber ich glaube, es ist klargeworden, worauf das hinausläuft.

Lütje: Herr Matthiessen, um es noch einmal ganz klar zu sagen: Eine Schiffsbesatzung ist alleine mit ihren Mitteln und Möglichkeiten auf hoher See mit einem Großbrand überfordert. - Punkt eins.

Abg. Matthiessen: Ab wann dann Großfeuer?

Lütje: Ich müßte die DIN-Vorschriften herausholen und müßte Ihnen vorlesen, was ein Großfeuer ist. Wenn Sie mit zwei Löschangriffen mit fünf Leuten ein Feuer nicht unter Kontrolle kriegen, dann ist das schon eine Katastrophe - das ist also ein kleines Großfeuer, kann schon sein -, abgesehen davon, daß im Sinne der Frage von Herrn Benker dieser Brandherd nicht zugänglich war. Da gibt es ja nun nicht überall Eingänge; da wären Sie gar nicht herangekommen.

Also, das Mittel der Wahl wäre gewesen, zu löschen, von außen zu kühlen, Wasser herüberzupumpen, die Wärme, die Hitze abzuführen, um dann zu erreichen, daß man die Reise so weit fortsetzen kann, daß man einen sicheren Liegeplatz, einen Nothafen oder weitere Hilfe bekäme. Das heißt also, wenn man nun gekühlt hätte und hätte einen Kurs eingenommen, wo der Wind achterlich oder maximal dwars gekommen wäre, dann hätten die sicherlich auch mit Rauchtentwicklung und Gasentwicklung noch ein ganzes Stück fahren können. Das haben sie nicht getan.

Der Zeitpunkt, wann Hilfe - - Hilfe ist immer und sofort erforderlich. Das Problem ist ja eigentlich mehr: Wie kommt diese Hilfe da hin? Wie kann man das technisch realisieren? Das ist doch das Problem. Es stehen ja Feu-

erwehrleute und Gerätschaften - - Es gibt ja übrigens Feuerwehren, die sind für Schiffsbrandbekämpfung auf Bundeswasserstraßen ausgebildet. Es ist ja nun nicht so, daß ich hier alle Feuerwehren schlechtmachen will. Aber ich sage mal so: Eine Dorfffeuerwehr ist darin vielleicht doch ein bißchen überfordert. Aber es gibt Spezialausrüstung, Spezialausbildung und Spezialprogramme für Feuerwehren an der Küste, die das gekonnt hätten. Das, finde ich, ist ein sehr wichtiger Punkt. Da sind dann zum Beispiel die Fachleute in der Feuerwehr. Da ist ein Schiffsingenieur, ein Steuermann, ein ehemaliger Matrose oder was weiß ich. Und die sind dazu auch ausgebildet, und die haben auch luftverlastbare Gerätschaften, Atemschutzgeräte, Schläuche, Schaumgeneratoren, was es alles so gibt. Es ist also durchaus so, daß das gegangen wäre. Aber all die Feuerwehren an der Küste, wissen Sie - Steenodde oder was weiß ich -, die hätten zwar gewollt, aber die hätten das nicht gekonnt, weil sie dazu nicht ausgebildet sind. Aber in Cuxhaven, Brunsbüttel und Kiel gibt es Feuerwehren, die können das.

(Zuruf: Esbjerg!)

- Zum Beispiel.

Abg. Matthiessen: Ich möchte noch einmal kurz nachfragen - ich hatte nach den Regularien gefragt -, ob, wenn es denn richtig ist, daß die Brandbekämpfung auf See schwieriger ist als die landgestützte, es irgendwelche Regularien gibt, daß man in solchen Fällen einen Hafen anlaufen kann.

Lütje: Was meinen Sie mit Regularien? Gesetzliche Vorschriften?

Abg. Matthiessen: Ja. Darf dann zum Beispiel solch ein Kapitän einen Hafen ansteuern, oder kann ihm das landseitig verboten werden?

Lütje: Das ist das Problem der Notliegeplätze im Mündungstrichter Elbe. Das müssen Sie - sage ich einmal - auf die Tagesordnung setzen, und Sie müssen sich einmal

anhören, was es da für Antworten gibt. Es geht immer: Ein brennendes Schiff in den Hafen, nur nicht bei uns; schiebt das irgendwo hin, nur nicht zu uns. Es hat in Brunsbüttel einen beherzten Kollegen gegeben, der hat gesagt: Komm hier ran, längsseits, Feuerwehr her, voll Schaum, Feuer aus. Aber Brunsbüttel war noch ein bißchen weit weg von der "Pallas".

Abg. Matthiessen: Darf ich noch einmal nachfragen: Ist es denn richtig, daß hier einfach eine Regelungslücke besteht, was das Weiterlöschen landseitig angeht?

Lütje: Nein, denke ich nicht. Die Feuerwehr ist verpflichtet, aktiv zu werden. Das wird sie auch tun. Da gibt es gar keinen Regelungsbedarf. Wenn es auf dem Schiff brennt, dann kommt die und löscht. Ich verstehe den Hintergrund Ihrer Frage nicht so ganz.

Abg. Matthiessen: Die schlichte Frage ist: Warum haben die nicht den nächstliegenden Hafen angelaufen, um sich landseitig löschen zu lassen, wenn es auf See so schwierig ist, und was hat es verhindert, daß es so stattgefunden hat?

Lütje: Wenn ich richtig informiert bin - ich kann mich jetzt nur auf allgemein zugängliche Informationen beziehen - - Nämlich: Die wollten ja nach Esbjerg, und die haben mit dem Hafen Esbjerg kommuniziert, und Esbjerg hat ein Einlaufverbot erteilt; habe ich in der Zeitung gelesen. Ich bin nicht dabei gewesen. Aber so ist das wohl gewesen. Die Lotsen und alle möglichen Leute in Esbjerg haben die Aufnahme abgelehnt. Denn die Behörden sind zuständig für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs. Wenn sie zulassen, daß ein Schiff ihre Wasserstraße befährt und mitten in dieser Wasserstraße verunglückt, dann ist die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs nachhaltig beeinträchtigt. Das hält sich jede Behörde, jeder Hafenskapitän, jeder Hafenmeister vom Leibe; das ist doch ganz natürlich. Wenn so ein Schiff einen Hafen anläuft, dann gibt es immer Ausnahmeregelungen und Sonderge-

nehmigungen. Das ist vor Ort alles in Tüten. Das funktioniert auch.

Es ist also nicht so, daß es da keine Regelung, keine Maßnahmen oder keine Aktivitäten gibt. Nicht daß Sie denken, es ist nun das erste Mal, daß hier ein Schiff brennt. Es ist beileibe nicht so.

Vorsitzender: Frau Spoorendonk.

Abg. Spoorendonk: Ich habe eine konkrete Nachfrage und eine Feststellung. Ich denke schon, es ist wichtig, noch einmal hervorzuheben, daß wir uns hier in den letzten Passagen doch sehr in dem Bereich der Vermutungen und der Theorien befunden haben. Das heißt - Sie sprachen das selbst an -, daß häufig so argumentiert wurde: Man hätte, könnte, sollte. Wir wissen nicht, was konkret vor sich gegangen ist.

Meine Frage ist - ich denke, das müßte geklärt werden -, ob es zutrifft - das ist mir nämlich zugetragen worden -, daß von seiten der dänischen Behörden in Esbjerg sehr wohl die Frage gestellt worden ist, ob weitere Hilfsmannschaft an Bord zu nehmen sei. Und mir ist auch gesagt worden - -

(Abg. Kubicki: Ist sie Zeugin?)

Vorsitzender: Frau Kollegin, Sie sollen einen Sachverständigen befragen.

Abg. Spoorendonk: Gut. Ich wollte nur noch einmal sagen, daß die Fragen, die in den Raum gestellt worden sind - das ist meine Überlegung -, schon beantwortet sind. - Meine konkrete Frage ist dann - es handelt sich ja um ein altes Schiff, 23 Jahre alt -, inwiefern die Sicherheitsstandards auf so einem Schiff laufend überprüft werden, ob man sich da vorstellen könnte, daß es Probleme gegeben hat, weil es sich um ein altes Schiff handelt?

Lütje: Das sind Fragen, die müßten die Mitarbeiter oder Entsandten von Behörden beantworten. Ich habe doch zu Anfang gesagt: Ich kann Ihnen schildern, was auf dem Schiff losgewesen sein könnte, wie das im allge-

meinen so ist. Aber das ist nun eine Frage, die kann ich nicht beantworten, weil ich keine Übersicht habe, ob dieses Schiff bei üblichen Hafensstaatskontrollen positiv oder negativ aufgefallen ist. Das könnte man hinterfragen. Das weiß ich nicht. Aber es gibt Schiffe, die fallen immer wieder auf. Vielleicht haben Sie das jetzt in der Zeitung gelesen: Da ist ein Schiff in Holtenau in das Schleusenvorwerk gefahren. Dann ist er in Brunsbüttel in das Schleusenvorwerk gefahren. Und dann hat mir ein Kollege gesagt: Ein halbes Jahr vorher, da hat er in Nordensham irgend etwas umgefahren. Es gibt also so Schiffe, da hat man schon Angst, wenn die sich nähern: Paß mal auf, was passiert nun.

Aber im Sinne Ihrer Frage: Es besteht die Möglichkeit, nachzufragen, ob dieses Schiff negativ aufgefallen ist. Das kann ich Ihnen nicht beantworten. Das weiß ich nicht.

Vorsitzender: Dann komme ich zu Herrn von Hielmcrone.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Ich habe jetzt eine ganz konkrete Frage: Bestehen Ihrer Meinung nach genügend Feuerlöschkapazitäten im Bereich der Deutschen Bucht? Denn wir haben ja gehört, daß es sehr wichtig ist, ein solches Schiff, wenn es denn brennt oder wenn an Bord ein Brand ist, zu kühlen. Gibt es dort genügend Kapazitäten? Hintergrund meiner Frage ist im übrigen eine Bemerkung des ehemaligen dänischen Verkehrsministers Ikast, der gesagt hat, man habe zwar genügend Schlepperkapazitäten, nötigenfalls auch durch Vertrag, aber es gebe keine Feuerlöschkapazitäten.

Lütje: Ich bin davon überzeugt, daß es genug Feuerlöschkapazität gibt. Da möchte ich auch einmal einen fachlichen Aspekt hier in die Diskussion bringen. Das habe ich so nie in der Zeitung gelesen; aber ich habe es jedesmal gedacht, wenn ich von diesem Feuerlöschschiff "Kiel" gelesen habe. Dieses Feuerlöschschiff "Kiel" ist dort eingesetzt worden und hat gepumpt. Das Wichtigste war, wieviel tausend Tonnen der da in der

Stunde gepumpt hat. Wenn dieses Feuerlöschschiff diese Pumpleistung auf das nicht mehr dichte, brennende Schiff gepumpt hätte, in freier See treibend, dann wäre dieses Schiff voll Wasser gepumpt worden, wäre instabil geworden, wäre umgekippt und würde jetzt nicht vor Amrum liegen, sondern auf der Amrum-Bank.

Es ist also auch nicht das Mittel der Wahl, nun was weiß ich wieviel tausend Tonnen in der Stunde zu pumpen und zu glauben: Damit kann man alles abarbeiten. Kühlen ist immer dann möglich, wenn das Kühlwasser von Deck läuft und nicht in das Schiff hinein. Aber Sie werden sich an das Bild erinnern: Die mittlere Kransäule war schon umgekippt; das Schiff war also schon offen. Wenn Sie da Tausende von Tonnen pro Stunde hinaufpumpen, ist das Schiff irgendwann voll Wasser, kippt um und ist auch verloren.

(Abg. Benker: Siehe „Queen Elizabeth“!)

Auch dafür gibt es viele Beispiele. Mit einer Pumpkapazität kriegt man alles kaputt, sogar ein großes Schiff.

Vorsitzender: Frau Todsens-Reese.

Abg. Todsens-Reese: Herr Lütje, Sie haben vorhin gesagt: Die richtigen Leute an Bord, die richtige Kühlung, richtige Belüftung und richtiger Kurs, dann hätte man Ihrer Meinung nach das Schiff noch in einen Hafen bringen und dort löschen können. Sie haben mit Herrn Beck gesprochen. Meine Frage: Hat sich dieser Schiffsmechanikermeister zu der Fahrtüchtigkeit des Schiffes geäußert? Wäre nach seiner Auffassung das Schiff fahrtüchtig gewesen? - Das ist die eine Frage.

Dann haben Sie von einer Einsatzgruppe gesprochen. Welche Leute sehen Sie konkret, die man an Bord hätte bringen können, und wie hätte man denn das Schiff richtig gekühlt und richtig belüftet? Könnten Sie dazu noch einmal eine Aussage machen?

Lütje: Nun habe ich hier zwei Feuerwehren genannt, auch deshalb, weil die bei uns in Neustadt, auf den hervorragenden Anlagen dort, mit ausgebildet worden sind. Das sind Feuerwehrekameraden aus Cuxhaven und Feuerwehrekameraden aus Brunsbüttel. Eine Gruppe von Einsatzkräften, zusammengestellt aus diesen beiden Wehren, wäre durchaus in der Lage gewesen, dort etwas zu tun, wenn das Verlasten, das Hinbringen, das Hinfliegen funktioniert hätte. Es hat ja auch - sage ich mal - ein bißchen an Hubschrauberkapazität oder so gemangelt. Ich habe viel mit Kollegen gesprochen. Was brauchen wir? Wir brauchen eine Einsatzgruppe oder Einsatzgruppen. Wir brauchen Hubschrauberkapazität, und wir müssen beten, daß so etwas nicht wieder passiert. Wenn das passiert, brauchen wir das, was ich gesagt habe.

Ich will das einmal ganz eng sehen: Die Einsatzgruppe dieser Feuerwehren in Brunsbüttel und Cuxhaven, die haben Verträge mit dem Bund, die Bundeswasserstraße Elbe mitzubearbeiten, wenn dort die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs durch Feuer an Bord gegeben ist. Dann haben die Einsatzmöglichkeiten im Mündungstrichter Elbe und auf dem Fahrwasser der Elbe. Das setzt sich dann von Vogelsand, Cuxhaven, Brunsbüttel, Bützfleth - - In Bützfleth gibt es auch Leute, die das könnten. Aber die sind nicht dafür ausgebildet - das gibt sicherlich dann auch rechtliche Probleme -, auch außerhalb der Hoheitsgewässer oder sonstwo eingesetzt zu werden. Das wäre gar nicht möglich. Eine Feuerwehr außerhalb ihrer eigenen Gemeinde tätig werden zu lassen, das ist, glaube ich - ich sage hier soviel über Feuerwehren; ich weiß gar nicht, ob hier ein kompetenter Mann ist, der dazu mal etwas sagen könnte -, wahnsinnig schwer. Außerhalb der Hoheitsgrenzen eine Gruppe einzusetzen, das bedürfte also einer erheblichen Vorarbeit - rechtlich, juristisch, verwaltungsmäßig -, um das möglich zu machen. Aber vorstellbar ist das. Ein Mangel war es, daß es diese Gruppe so nicht gegeben hat und daß sie nicht eingesetzt worden ist.

Vorsitzender: Herr Plüschau.

Abg. Plüschau: Herr Lütje, können Sie mir den Anteil der Schiffshavarien auf See sagen, die mit Bränden oder anderen Havarie-Ursachen zu tun haben? Eine Einschätzung darüber, wie hoch die Zahl der Brände ist, muß es ja geben.

B. Können Sie mir erklären - dieses 23 Jahre alte Schiff war nach Aussagen mit 3 Millionen DM versichert; ich weiß, daß heute ein Auto, ein Mittelklassewagen, schon mit 7,5 Millionen DM versichert ist -, wieso es möglich ist, daß es solche versicherungstechnischen Höhen gibt, die ja in keiner Realität stehen? Wie, wo und wann das Feuer ausgebrochen ist, ist ja heute wohl auch nicht geklärt. Wie schätzen Sie es ein, daß so etwas passiert?

Lütje: Soll ich einmal mit der letzten Frage anfangen?

Abg. Plüschau: Ja.

Lütje: Wo hat das Schiff geladen? Weiß das einer? In Finnland?

(Vorsitzender: Schweden! - Weiterer Zuruf: Hudiksvall!)

- Hudiksvall; das ist Schweden. - Es kann so gewesen sein, daß eine glimmende Zigarette, eine Zigarettenkippe, irgendwo im Laderaum gelegen hat und sich ein Miniaturfeuer an dieser Plastikfolie, an Fegsel und an Resten entzündet hat, das sich dann so entwickelt hat, wie wir das nun alles kennen. Es kann natürlich auch sein, daß es einen technischen Grund gibt, nämlich Kurzschluß oder Kabelisolation - man nennt das Megatest -, daß der Megatest da nicht so toll gewesen ist. Mit Megatests mißt man die Isolierqualität zwischen Masse und stromführenden Leitungen. Das weiß ich alles nicht.

23 Jahre, das ist zwar für ein Schiff ein Alter; aber es ist nun nicht so, daß das nun der letzte Seelenverkäufer war. Da gibt es wesentlich schlechtere Schiffe, die auch bei uns vor der Haustür herumfahren. Das war ein

Schiff, in Finnland gebaut, das nicht das allerschlechteste war. Da würde ich auf das Alter dieses Schiffes nicht so abstellen wollen.

Dann wird das natürlich von Klassifikationsgesellschaften klassifiziert. Das heißt, eine Klassifikationsgesellschaft ist ein TÜV für ein Schiff. Die prüfen alles in Zweijahresintervallen oder Dreijahresintervallen. Man muß eigentlich davon ausgehen, daß, wenn da alles richtig gelaufen ist, das Schiff technisch soweit in Ordnung war.

Zu Ihrer Frage nach der Versicherung: Ich bin kein Versicherungsfachmann. So ein Schiff können Sie für - weiß ich nicht - 3, 4 Millionen Dollar kaufen. Das Wertvolle an so einem Unternehmen ist ja häufig nicht das Schiff als Gefäß, sondern die Ladung. Wenn Sie eine solche Frage stellen, dann müßten wir uns vielleicht einmal damit beschäftigen: Was war die Ladung wert, und wie war die versichert und so etwas. Dann kommt man vielleicht ein bißchen mehr an den Kern der Sache. Das Schiff ist häufig zu vernachlässigen verglichen mit dem Wert einer Ladung.

Abg. Plüschau: Und der Anteil der Brände?

Lütje: Das wäre ein statistischer Wert. Den habe ich nicht parat. Den müßte man bei Lloyds London - die haben da so Statistiken - abfragen, vielleicht sogar im Internet. Ich weiß das nicht. Dazu kann ich nichts sagen. Das habe ich nicht parat.

Vorsitzender: Herr Kubicki.

Abg. Kubicki: Herr Lütje, Sie sind ja Leiter der Sonderstelle für Schiffssicherung.

Lütje: Richtig.

Abg. Kubicki: Gehört im Rahmen Ihrer Ausbildung und Ihres Überblicks dazu auch die Frage des Herstellens von Schleppverbindungen?

Lütje: Das gehört nicht dazu. Das ist Seemannschaft. Das habe ich übrigens auch, Herr Kubicki, mit dem Beck, der ja nun

hauptsächlich mit der Herstellung der Schleppverbindung beschäftigt war, diskutiert. Da hat er mir also genau geschildert, wie sie das gemacht haben. Denen hat so ein ganz klein bißchen Glück gefehlt, daß da nun irgend etwas auch einmal funktioniert hätte. Alles, was schiefgehen konnte, ist ja nun leider schiefgegangen.

Aber um Ihre Frage zu beantworten: Herstellung von Schleppverbindung ist Seemannschaft - das ist tägliches Brot, sage ich mal -; das gehört nicht zu unserem Geschäft, zu unserer Ausbildung.

Vorsitzender: Ich habe dann noch zwei Wortmeldungen und schließe damit die Frageliste. - Herr Hentschel.

Abg. Hentschel: Gibt es nördlich von Brunsbüttel und überhaupt an der deutschen oder dänischen Nordseeküste einen Hafen, den dieses Schiff hätte anlaufen können, um sich löschen zu lassen? - Erst einmal diese Frage, und dann habe ich noch eine zweite.

Lütje: Nun habe ich Ihnen gesagt, daß ich aus Büsum stamme. Ich war Werftkapitän in Büsum, und wir sind da mit ziemlich großen Schiffen hinein- und hinausgefahren. Ich bin da nicht so ganz aktuell - - Aber der hätte sicherlich auf Reede Büsum vielleicht bearbeitet werden können. Aber besser natürlich und kompetenter: Elbe, Cuxhaven, Brunsbüttel. Kein Mensch ist auf die Idee gekommen, das Schiff an irgendeinen Westküstenplatz zu schleppen. Aber um Ihre Frage - - Das ist eine rein theoretische Frage: Esbjerg wäre gegangen, und Büsum wäre wahrscheinlich auch gegangen. Das muß man einmal mit dem Wasser- und Schiffsamt Tönning abklären. Aber Ihre Frage ist dahin gehend zu beantworten, daß es dort wohl gegangen wäre. Ich vermute das mal. Das muß man mit den Behörden vor Ort abstimmen. Aber das wäre wohl gegangen.

Abg. Hentschel: Wenn die Behörden nein sagen, dann geht es nicht?

(Abg. Matthiessen: Zwei Tage Knast, habe ich gehört!)

Lütje: Na, so schlimm - -

(Abg. Matthiessen: Jeder soll es machen, sagen die Kapitäne in Dänemark!)

- Das ist alles ein bißchen schwierig. Aber das sind nun wirklich Fragen, die müssen Sie einem Verwaltungsjuristen stellen und nicht mir. Ich wollte mich so ein bißchen auf die Schiffstechnik und auf die Verhältnisse an Bord und vor Ort - -

Abg. Hentschel: Zweite Frage: Wir haben heute morgen gehört, daß das Schiff vor Amrum auf Grund lag und daß dann das Problem war, daß man, solange man versuchte, es abzuschleppen, nicht löschen konnte. Heißt das, daß Löschen nicht möglich war, ohne das Schiff zu versenken?

Lütje: Ich habe Ihnen eben im Zusammenhang mit dem Verhältnis - - Ich kenne den Kern Ihrer Frage. Ich will Ihnen einmal etwas anderes schildern - vielleicht ist die Frage dann beantwortet -: Für ein Schiff einer Größe gibt es den Begriff der Paralleltiefertauchung. Wieviel Tonnen Gewicht - Ladung, Ausrüstung, Bunker, Brennstoff - ist erforderlich, um ein Schiff 1 cm weiter eintauchen zu lassen? Ich schätze mal - das ist nun so eine Schätzung - die Paralleltiefertauchung dieses Schiffes in dieser Größe auf 80 bis 100 t.

(Abg. Matthiessen: Pro Zentimeter?)

- Pro Zentimeter. - Die schätze ich einmal. Dies kann auch hundertprozent falsch sein. Dieses Löschboot "Kiel" hat Tausende von Tonnen Löschwasser, Kühlwasser heraufgepumpt. Wären nur ein paar hundert Tonnen davon in den Rumpf gelaufen, dann hätte sich das Schiff auf Sand gesetzt und wäre durch nichts in der Welt da wieder wegzubewegen gewesen. Es sei denn, man macht das Schiff leichter und schleppt es dann ab. Deshalb haben die gesagt: Nun pumpt uns

das Schiff um Himmels willen nicht voll Wasser; dann kriegen wir es überhaupt nicht wieder herunter. Das ist der Hintergrund dieser Zusammenhänge.

Vorsitzender: Zum Schluß Herr Benker.

Abg. Benker: Ich habe noch einmal eine Frage über den Zeitpunkt der hypothetischen Mannschaft, die da abgeseilt oder wie auch immer hinein kam: Wenn ich es richtig verstanden habe, dann hätte das in dieser Frühphase, wo der Brand an Bord war, der Besatzung angeboten werden müssen. Denn die Diskussion, die jetzt im weiteren gelaufen ist, die erweckt den Eindruck, als ob man zu jedem Zeitpunkt auf ein solches Schiff mit einem Team einsteigen und es dann löschen kann.

Vorsitzender: Bitte Ihre Frage.

Abg. Benker: Die Frage ist: Ist es abgrenzbar, bis zu welchem Zeitpunkt ich ein solches Team an Bord geben kann? Ich bin selber Schiffingenieur und habe mal ein bißchen Brandbekämpfung gemacht. Ich würde mir nicht zutrauen, ein führerloses Schiff zu besteigen. Deshalb frage ich den Zeitpunkt ab, wann das bestiegen werden kann.

Lütje: Diesen Zeitpunkt muß die Schiffsführung bestimmen. Ich habe zu Anfang geschildert: Es wäre praktikabel und wünschenswert gewesen, wenn die Besatzung dann schon abgeborgen ist und der Kapitän, der Chief oder noch zwei, drei Techniker - Elektriker vielleicht - an Bord geblieben wären und dieses Risiko hätten abschätzen können. Dann wäre das der Zeitpunkt gewesen, dort Hilfskräfte abzusetzen. Also nicht auf ein brennendes, wildfremdes, treibendes Schiff; das ist immer mit Gefahren belastet. Das kann man so nicht sagen.

Vorsitzender: Ich habe die Frageliste geschlossen. - Herr Lütje, ich danke Ihnen für Ihre streckenweise sehr farbigen Darstellungen. Wir werden das alles schriftlich im

Protokoll wiederfinden und verwerten.
Schönen Dank und gute Heimfahrt.

Lütje: Danke schön. Ich wünsche Ihnen viel Erfolg.

Vorsitzender: Ich mache dann den Ausschluß in der Zwischenpause, bevor wir den heute letzten Sachverständigen hören, darauf aufmerksam, daß unsere Fragerunde in der letzten Stunde nicht exakt war beziehungsweise für einen auf Formalien erpichten Juristen an das schiere Chaos grenzte. Ich würde künftig gerne § 17 des Untersuchungsausschußgesetzes in Anwendung bringen, wonach sich die Fraktionen hier im Ausschuß mit Herrn Maurus und mir, die wir ja in § 17 expressis verbis als Fragesteller genannt werden, verständigen sollen, wie wir die Befragung im weiteren handhaben wollen.

Im letzten Untersuchungsausschuß ist das Verfahren so gewesen, daß nach dem Vorsitzenden und seinem Stellvertreter zunächst die Obleute und, nachdem wir dieses Karussell durch hatten, die weiteren Mitglieder gefragt haben. Für die Hierarchisierung in diesem Verfahren kann ich nichts. Es hat sich aber offenbar bewährt.

Herr Maurus weist mich noch auf folgendes hin: Es gibt kein Fragerecht für stellvertretende Mitglieder.

(Abg. Benker: Wo steht das denn? Denn ich lese hier „die übrigen Mitglieder des Untersuchungsausschusses“!)

Es sei denn, sie vertreten.

Abg. Benker: In § 17 steht:

„Anschließend können die übrigen Mitglieder des Untersuchungsausschusses eine oder ... mehrere Fragen stellen ...“

Abg. Kubicki: Die Mitglieder, Herr Benker. Sonst hätten wir nicht 13, sondern 26 Mitglieder.

Abg. Benker: Jetzt verstehe ich.

Vorsitzender: Es ging in diesem Falle nur um die Vertreter der Fraktion der Grünen.

Ich begrüße Herrn Wempe. Sie sind heute vor dem „Pallas“-Untersuchungsausschuß als Sachverständiger erschienen. Das Beweisthema, zu dem Sie sich äußern sollen, ist Ihnen in der Ladung mitgeteilt worden.

Ihre Aussagegenehmigung liegt uns vor.

Bevor Sie sich zu dem Beweisthema äußern, Herr Wempe, muß ich Sie noch auf folgendes hinweisen: Sie haben vor diesem Untersuchungsausschuß - genauso wie vor einem Gericht - wahrheitsgemäß auszusagen; das bedeutet, daß Sie dem Ausschuß alles, was Sie zu diesem Thema wissen, mitzuteilen haben. Sie dürfen nichts hinzufügen, Sie dürfen aber auch nichts weglassen. Das gilt sowohl für Ihre Angaben zur Person als auch Ihre Angaben zur Sache.

Sie können die Aussage verweigern, wenn Sie sich selbst oder einen Ihrer Angehörigen durch die Beantwortung der Gefahr aussetzen würden, wegen einer Straftat oder einer Ordnungswidrigkeit verfolgt zu werden, oder wenn die Beantwortung einem Ihrer Angehörigen schwerwiegende Nachteile bringen würde.

Sie müssen damit rechnen, daß Sie Ihre Aussage vor dem Ausschuß beideln müssen. In diesem Zusammenhang weise ich Sie - und dies rein vorsorglich - besonders auf die strafrechtlichen Folgen einer falschen Aussage oder eines Meineides hin, der mit einer Freiheitsstrafe von mindestens einem Jahr geahndet werden kann.

Diese Belehrung erfolgt nicht aus Mißtrauen Ihnen gegenüber, sondern weil ich dazu gesetzlich verpflichtet bin.

Zur Person. Bevor ich Sie zur Sache vernehme, muß ich Sie vorher zur Person vernehmen. Ich bitte Sie, uns Ihren vollständigen Namen, Ihr Alter, Ihren Wohnort und

Ihren Beruf mitzuteilen. - Sie haben das Wort.

Wempe: Michael Wempe. Alter: 45. Beruf: Verwaltungsjurist. Wohnort: Bredenbek.

Vorsitzender: Zu dem Thema, zu dem Sie geladen sind, gebe ich Ihnen jetzt das Wort.

Wempe: Ich hatte eigentlich erwartet, daß Sie konkrete Fragen stellen, und nicht die Form eines Gesamtvortrags. Denn der Geschehensablauf ist ja in vielfältigsten Zusammenstellungen, Chronologien im Umlauf und auch dem Lande bekannt. Insofern hätte ich eigentlich konkretere Fragen erwartet. Ich kann natürlich improvisieren, beziehungsweise ich kann Ihnen, wenn der Wunsch besteht, den Geschehensablauf aus meiner Sicht darstellen.

Vorsitzender: Wir haben schon heute morgen eine chronologische Darstellung gehört. Insofern nehmen wir Ihr Angebot an, in die Fragerunde einzutreten. Ich gebe meinem Stellvertreter, dem Stellvertretenden Ausschußvorsitzenden Herrn Maurus, das Wort.

Stellv. Vorsitzender: Herr Wempe, Sie sollen zum Themenkomplex 1 gehört werden. Da geht es insbesondere um Fragen, wie man landseitig auf solche Unfälle vorbereitet ist, welche Eingriffsmöglichkeiten bestehen und wie die Organisationsstrukturen sind. Es ist im Zuge dieser Diskussion viel über das Seeunfallkonzept des Bundes diskutiert und gesprochen worden. Können Sie uns bitte dieses Seeunfallkonzept des Bundes vorstellen.

Wempe: Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung hat für Schiffsunfälle - so sie denn unglücklicherweise geschehen - bestimmte Einrichtungen geschaffen. Wenn sich ein Unfall auf See ereignet, so sind auf Grund verschiedenster Rechtsgrundlagen die Fahrzeugführer beziehungsweise andere Verkehrsteilnehmer verpflichtet, dies im Zweifelsfall dem Zentralen Meldekopf in Cuxhaven zu übermitteln. Rechtsgrundlagen finden Sie in der Anlaufbedingungsverordnung,

finden Sie in der Seeschifffahrtsstraßenordnung, finden Sie in der Seeunfalluntersuchungsordnung und auch noch in anderen Vorschriften. Auf diesen Wegen, auf Grund dieser rechtlichen Verpflichtungen, gelangen Unfallgeschehnisse, soweit sie nicht durch eigenen Inaugenschein oder durch eigene Erkenntnisse ermittelt werden, in der Regel zum Zentralen Meldekopf oder zu einem unserer Wasser- und Schifffahrtsämter oder einer der Verkehrszentralen, die wir haben.

Diese Meldungen laufen, auch wenn sie bei einem Wasser- und Schifffahrtsamt auflaufen, zum Zentralen Meldekopf. Der Zentrale Meldekopf ist eingerichtet auf der Grundlage des Bund-Länder-Übereinkommens zur Schadstoffbekämpfung. Dort hat sich der Bund verpflichtet, diesen Zentralen Meldekopf einzurichten, ein 24-Stunden-Dienst, der 7 Tage die Woche 24stündig durch die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung besetzt ist. Dieser Zentrale Meldekopf sitzt im Küstenwachzentrum Nordsee - räumlich zusammen ist die Küstenwache -, nutzt dort auch die Kommunikationseinrichtungen des Zentralen Meldekopfes. Insofern besteht eine gewisse räumliche Identität. Das heißt, auch Unfallgeschehen werden zwangsläufig, wenn diese Dinge im Zentralen Meldekopf auflaufen, auch durch die Küstenwache und die dortigen Bediensteten mit abgearbeitet. Sofern dort also Unfallmeldungen auflaufen, müssen die Bediensteten differenzieren: Handelt es sich hier um einen reinen Schadstoffunfall, oder handelt es sich um einen allgemeinen Seeunfall?

Soweit es sich um einen allgemeinen Schadstoffunfall handelt, ist zu differenzieren: Sind es geringfügige Mengen im Sinne des Bund-Länder-Übereinkommens? Sind es erhebliche Mengen im Sinne des Bund-Länder-Übereinkommens? Sind es erhebliche Mengen, läuft die Schiene nach Alarmplan mit der Einsatzleitgruppe ab, also all das, was im Bund-Länder-Übereinkommen geregelt ist, und so, wie wir es im Fall „Pallas“ dann letztendlich auch hatten, daß dann der ELG-

Fall ausgerufen worden ist. Dann läuft diese Schiene.

Soweit es sich nicht um einen reinen Schadstoffunfall handelt, sondern um einen gewöhnlichen Schiffsunfall, so muß hier dann auch differenziert werden: Sind es schwere Schiffsunfälle, das heißt Schiffsunfälle nach den jeweiligen Erkenntnissen, die schon auf Grund der Meldung nicht mit den eigenen Kräften und in eigener Zuständigkeit der Wasser- und Schiffsverwaltung bekämpft werden können? Dann wird der WSV-interne Katastrophenalarm oder der Katastrophenstab Nordsee - in diesem Fall, wenn wir das auf die "Pallas" beziehen, der Katastrophenstab Nordsee - einberufen, wobei man sagen muß: Der Begriff Katastrophe, den die Wasser- und Schiffsverwaltung verwendet, ist nicht identisch mit dem Begriff, den das Landeskatastrophengesetz Schleswig-Holstein verwendet. Katastrophen im Sinne der Wasser- und Schiffsverwaltung sind immer solche Fälle, in denen die Wasser- und Schiffsverwaltung ein Unfallgeschehen mit eigenen Kräften nicht mehr alleine abarbeiten kann und ein koordiniertes Abarbeiten eines Unfalles mit anderen Behördenkräften oder sonstigen Dritten abgearbeitet werden muß.

Ist es nicht solch ein Fall, sondern auf Grund der Meldung wird eruiert, daß man diesen Unfall zunächst mit den Mitteln der Wasser- und Schiffsverwaltung bekämpfen oder beheben kann, dann geht die Unfallbekämpfung an das zuständige Wasser- und Schiffsamt. Dort wird der Amtsvorstand mit seinen Mitarbeitern dann versuchen, in eigener Zuständigkeit dieses Unfallgeschehen abzuarbeiten. So ist es, soweit es sich um das Schleppgeschehen handelt.

Das heißt, bei der Meldung im Zentralen Meldekopf bei "Pallas" ist es geschehen, daß dieser Fall abgearbeitet worden ist bis zur Ausrufung des ELG-Falles durch das Wasser- und Schiffsamt Cuxhaven, obwohl nachher die Zuständigkeit des Wasser- und Schiffsamtes Tönning berührt war. Das

liegt daran, daß das Wasser- und Schiffsamt Tönning keine eigene Kommunikationseinrichtung, keine Verkehrszentrale hat, die Sache kommunikationsmäßig über Cuxhaven lief und Cuxhaven den direkten Zugriff über die Mehrzweckschiffe des Bundes und auch über die vom Bund gecharterte "Oceanic" hat.

Das ist der normale Geschehensablauf. Dazu gibt es Katastrophenpläne, Alarmpläne, wie hier Meldeverfahren zu laufen haben. Der Zentrale Meldekopf, der ja zunächst mit einem Bediensteten des Wasser- und Schiffsamtes Cuxhaven besetzt ist, geht nach diesem Alarmplan vor, führt die Alarmierungen durch, je nachdem, wie solch ein Unfall eruiert worden ist. Das ist erst einmal der normale Geschehensablauf, wenn Unfallmeldungen auflaufen und dann darauf reagiert wird.

Stellv. Vorsitzender: Vielen Dank. Für einen Laien sind die Einzelbegriffe und die Einzelstationen zum Teil etwas unübersichtlich. Könnten Sie deshalb noch etwas näher auf Aufgaben ZMK, Aufgaben ELG, Aufgaben SBM und SLM eingehen?

Wempe: Ich hatte schon eingangs gesagt: Es gibt die Bund-Länder-Vereinbarung zwischen den fünf Küstenländern.

Stellv. Vorsitzender: Von wann ist die?

Wempe: Oh je, die ist - -

Stellv. Vorsitzender: Von '95?

Wempe: Das kann ich Ihnen so aus dem Kopf nicht sagen. Sie ist vor kurzem, vor einigen Jahren, um Mecklenburg-Vorpommern erweitert worden. Da müßte ich nachgucken. Das kann ich Ihnen jetzt aus dem Kopf nicht sagen.

In der Bund-Länder-Vereinbarung hat sich der Bund verpflichtet, einen Zentralen Meldekopf mit der 24stündigen Bereitschaft einzurichten. Das heißt also einen Meldekopf, daß diese Meldungen auf Grund der verschiedenen Rechtsgrundlagen dort auf-

laufen und bearbeitet werden können und an die zuständige Behörde weitergereicht werden. Der Zentrale Meldekopf ist von der Funktion her Erstunfallbekämpfer. Das heißt, er muß benachrichtigen, und er ist auch in der Lage und befugt, erste Maßnahmen zu ergreifen, bis dann die entsprechenden Mitarbeiter - entweder das Wasser- und Schiffsamt oder der Katastrophenstab oder die ELG und dort die Bundesvertreter und die Ländervertreter - zusammengetreten sind, so daß Erstmaßnahmen durch solch einen 24stündigen Dienst ohne Zeitverzögerung umgesetzt werden können.

Im Fall "Pallas" hat der Zentrale Meldekopf, als dann letztendlich die Meldung hereinkam, daß hier Hilfe benötigt wird und dieses Schiff "Pallas" auf Sylt zutreiben wird, als eine der ersten Maßnahmen die "Mellum" zum Beispiel dort hingeschickt, ohne jetzt erst groß - wenn man das so lax sagen darf - zu überlegen, sondern als Erstmaßnahme, bevor dann das eigentliche Wasser- und Schiffsamt mit seinen Mitarbeitern tätig geworden ist, also der Amtsvorstand alarmiert worden ist und er mit seinen Mitarbeitern tätig wird.

Der Zentrale Meldekopf dient nicht nur auf Grund der Bund-Länder-Vereinbarung für die Schadstoffbekämpfung als eine Meldeeinrichtung, sondern dient für jegliches Unfallgeschehen in unseren Zuständigkeitsbereichen, also für die Ostsee wie auch für die Nordsee und auch für die ausschließliche Wirtschaftszone.

Stellv. Vorsitzender: ELG? SBM?

Wempe: Die SBM ist die Sonderstelle des Bundes zur Bekämpfung von Meeresverschmutzungen. In der Bund-Länder-Vereinbarung ist auch geregelt, daß der Bund quasi eine eigene Behörde, eine Sonderstelle, einrichtet, in der der gesamte Bereich der Schadstoffbekämpfung abgearbeitet wird. Das heißt, die Sonderstelle - jetzt ist sie eingegliedert in das Wasser- und Schiffsamt - bildet dort einen eigenen Sachbereich, den Sachbereich 4, ist also in-

tegriert in das Wasser- und Schiffsamt. Dieser Sachbereich 4 ist dazu da, die Entwicklungen im Rahmen der Schadstoffbekämpfung, die technischen Entwicklungen, die Entwicklungen im Bereich der Forschung, was es dort gibt, zu beobachten und auch zu versuchen, daraus Vorschläge und Änderungen des Schadstoffunfallkonzeptes zu initiieren. Die Sonderstelle des Bundes ist auch dazu da, daß dann, wenn Unfallgeschehen im Bereich Schadstoffaustritt sind, ein Fachgremium im Unfallgeschehen zur Verfügung steht. Der Leiter, Herr Stroh, ist Nautiker. Ein Chemiker und andere Fachrichtungen sind dort vertreten, die sich ausschließlich mit Schadstoffunfallbekämpfung beschäftigen. Eine der Aufgaben ist auch, Übungspläne zu erstellen und fortlaufend Übungen durchzuführen.

Das heißt, es gibt auf Grund des Bonn-Abkommens, des Helsinki-Abkommens, der bilateralen Abkommen DENGER und NETHGER zum Beispiel Verpflichtungen, mit den Anrainerstaaten regelmäßig Übungen abzuhalten. Auch intern werden fortlaufend Schadstoffbekämpfungsübungen abgehalten und auch, wie Sie vielleicht in der Vergangenheit aus der Presse gehört haben, Notschleppübungen. Letzte fand meines Wissens im Oktober - ich meine, es war Oktober - vergangenen Jahres statt.

Stellv. Vorsitzender: Mir ist die Verzahnung zu dieser Sonderstelle für Meeresverschmutzung der Länder noch nicht ganz klargeworden.

Wempe: Die SLM ist das Pendant zur SBM. Das ist die Sonderstelle der Länder zur Bekämpfung von Meeresverschmutzungen. Die Länder haben sich verpflichtet, eine gemeinsame Behörde einzurichten, auch in Cuxhaven. Sie wird federführend geleitet von Niedersachsen, dort auch von Niedersachsen mit Personal bestückt. Sie ist das Spiegelbild zur Sonderstelle des Bundes und hat in gleicher Weise die ähnlichen Tätigkeiten, wie sie die Sonderstelle des Bundes hat. Zusammengeführt wird die Arbeit durch

einen Koordinierungsausschuß, statuiert in der Bund-Länder-Vereinbarung. Danach sind Anschaffungen, Bekämpfungskonzepte in einem gemeinsamen Gremium zwischen Bund und Ländern -, in dem dann auch als quasi Arbeitsgremien SLM und SBM vertreten sind, die hier die Abstimmung machen, zumal in der Vergangenheit - - Mit dem alten Abkommen war es ja so, daß die Fahrzeuge und das Bekämpfungsmaterial mit gemeinsamer Finanzierung angeschafft wurden, also Mischfinanzierung Bund/Land. Mit dem neuen Abkommen ist es geändert worden, so daß es nur noch in Ausnahmefällen und in Sonderfällen solch eine Mischfinanzierung gibt. So wird das neue Mehrzweckschiff "Neuwerk" allein vom Bund finanziert und betrieben. Die Schadstoffküstenbekämpfung ist dann finanziell Sache der Länder.

Stellv. Vorsitzender: Wenn ich mir jetzt bei dem Fall "Pallas" diesen Meldeweg richtig ansehe, dann hat das MRCC Bremen an das ZMK weitergemeldet. Das ZMK hat an einem bestimmten Punkt dann die Sonderstelle des Bundes und des Landes weiter informiert, und danach trat dann die Einsatzleitungsgruppe zusammen. Ist das so richtig?

Wempe: Die Informationen vom MRCC Bremen liefen ja am Sonntag, dem 25.10., auf. Das sind die ersten Informationen. Für den ZMK wurde es virulent, wurde es als ein Eingriffsfall erkennbar erst am Montag, dem 26.10., mit der Meldung, die dort um 7:19 Uhr morgens eingegangen ist. Daraufhin hat das Wasser- und Schiffsamt in eigener Zuständigkeit den Fall übernommen und hat dann auch "Mellum" und dann später, um 9:40 Uhr, die "Neuwerk" zum Havaristen geschickt. Mit dem Eingang der Meldung oder dem Erkennen, daß hier Dänemark scheinbar mit diesem Fall nicht fertig wird, dieses Fahrzeug nun zu uns in unser Gebiet hineintreiben wird, ist auch die SBM und SLM über dieses Geschehen informiert worden. Die SBM hat fortlaufend weitere Informationen bekommen, hat diesen Unfall mitgekoppelt, ist aber ja in diesem Fall noch

nicht tätig gewesen. Denn in den Anfangszeiten war es eine ausschließlich schiffahrtspolizeiliche Maßnahme des Wasser- und Schiffsamtes Cuxhaven.

Stellv. Vorsitzender: Vielen Dank. - Noch eine Frage zur Besetzung des ZMK. Sie haben eben einige Ausführungen zur Besetzung der SBM gemacht. Könnten Sie auch noch ein paar Ausführungen zur Besetzung des ZMK machen? Sitzen dort Kapitäne? Mit welcher Qualifikation sind die Mitarbeiter dort ausgestattet?

Wempe: Im ZMK sitzen zwei Mitarbeiter, weil es eine kombinierte Funktion ist zwischen Küstenwache, die der Vertreter gleichzeitig für die Wasser- und Schiffsverwaltung wahrnimmt, und Tätigkeiten des ZMK. Die beiden Mitarbeiter nehmen Aufgaben der zentralen Meldestelle auf der Grundlage der Anlaufbedingungsverordnung wahr. Besetzt ist es mit einem AG-Nautiker und einem Mittel- oder Kleinpiloten-Inhaber, also einem im G-Dienst mit einem AG-Patent, Kapitän auf großer Fahrt, und einem Mitarbeiter im M-Dienst mit kleinem oder mittlerem Patent.

Stellv. Vorsitzender: Sie haben eben auf die Schlepperkonzeption hingewiesen. Gibt es eigentlich eine fertige Schlepperkonzeption des Bundes, oder ist die noch im Wachsen? Wir haben ja alle die Diskussionen in den vergangenen zwei Jahren - so kann ich eigentlich sagen - miterlebt. Sie haben eben selbst noch einmal darauf hingewiesen, daß es auch Übungen gibt, in denen gerade die neuen Schiffe "Neuwerk" und "Mellum" erprobt worden sind. Also noch einmal konkret: Gibt es schon eine Schlepperkonzeption des Bundes? Vielleicht können Sie auch noch etwas zu den Ergebnissen der letzten Übungen der Schiffe "Neuwerk" und "Mellum" aussagen.

Wempe: Der Bund hat ein Konzept, in dem er mit Inbetriebnahme des neuen Mehrzweckschiffes "Neuwerk" zwei Mehrzweckfahrzeuge auch mit Schleppfähigkeiten in der Nordsee vorhält. Daneben ist, wie Ihnen

bekannt ist, die "Oceanic" gechartert worden. Der Chartervertrag für die "Oceanic" ist bis zum 15. April dieses Jahres verlängert worden, so daß nach dem derzeitigen Konzept zwei Mehrzweckfahrzeuge und ein reines Schleppfahrzeug, die "Oceanic", zum Konzept des Bundes in der Nordsee gehören. Das andere Mehrzweckschiff, die "Scharhörn", das in der Nordsee durch die "Neuwerk" ersetzt worden ist, ist in die Ostsee verlagert worden. Die "Scharhörn" besitzt aber keine eigene Schleppkapazität, also keine über die eines normalen Handelsschiffes hinausgehende Schleppkapazität. Sie ist nicht als Schlepper konstruiert.

Die Konzepte liegen vor. Sie werden fortgeschrieben. Der Bund hat im Bereich der Schadstoffbekämpfung Beschaffungskonzepte, die auch mit den Ländern abgestimmt werden. Diese Bund-Länder-Beschaffungen gehören zu diesem Bereich der Bund-Länder-Vereinbarung und dort auch in den Koordinierungsausschuß. Das heißt also, auch das Land Schleswig-Holstein ist in diese Beschaffungen und in diese Maßnahmen immer mit einbezogen.

Stellv. Vorsitzender: Und der Ausgang der Übungen?

Wempe: Im Oktober vergangenen Jahres hat es wieder eine Schleppübung mit einem teilbeladenen Tanker gegeben. Dieser Tanker hat, wie es die Vorschrift ist, ein Notschleppgeschirr. Man hat mit den drei Fahrzeugen "Mellum", "Oceanic" und "Neuwerk" dort eine Schleppübung gemacht. Auf Grund der schlechten Witterungsbedingungen mußte das Programm, in dem sowohl "Mellum", "Neuwerk" also auch "Oceanic" bestimmte Schleppkomponenten durchführen sollten, geändert werden, da der Kapitän Angst um sein Schiff hatte. Es ist natürlich klar: In einer Übung ist man nicht bereit, Schäden am Schiff hinzunehmen. Insofern mußte das Übungskonzept geändert werden. Nichtsdestotrotz ist die "Neuwerk" dort zum Zuge gekommen. Es ist, vor Anker liegend, das Anspannen, also

das Ausbringen des Notschleppgeschirrs und das Anbringen der Notschleppleine, der "Neuwerk" geübt und in vernünftiger, guter Zeit absolviert worden.

Gleiches hat man mit der "Oceanic" gemacht. Mit der "Oceanic" hat es dann Probleme beim Einholen der Notschleppvorrichtung des Tankers gegeben, weil sich die "Oceanic" auf Grund ihres schwachen Bugstahlruders nicht auf Position im Heck des Schiffes halten konnte. In diesem Falle ist dann ein Mehrzweckschiff eingesprungen und hat dem Fahrzeug Hilfestellung gegeben, damit es dieses Notschleppgeschirr geordnet einholen konnte.

Am nächsten Tag ist dann - nicht mehr vor Anker liegend, sondern in freier Fahrt - wiederum das Schleppen dieses Fahrzeuges, dieses teilbeladenen Tankers, geübt worden. Zur Zufriedenheit ist die Notschleppverbindung hergestellt worden, und zur völligen Zufriedenheit konnte dieses Fahrzeug in den Wind gedreht werden, konnten Manöver mit diesem Fahrzeug gemacht werden, so daß sich dabei die "Neuwerk" als einsatztauglich für derartige Notschleppfahrten erwiesen hat, unter diesen Bedingungen, muß man ja mal sagen.

Darüber gibt es Veröffentlichungen. Darüber gibt es auch Berichte, so daß es nachlesbar ist, wie es mit diesen Notschleppübungen im vergangenen Jahr und in der vorhergegangenen Schleppübung war.

Stellv. Vorsitzender: Welche Veröffentlichungen sprechen Sie an, und wo sind sie zu erhalten?

Wempe: Das müssen Sie mir nachsehen; das kann ich Ihnen hier aus dem Stegreif nicht sagen.

Stellv. Vorsitzender: Können Sie uns das nachliefern?

Wempe: Ich kann Ihnen das nachliefern.

Stellv. Vorsitzender: Ich möchte noch eine Frage zu den Eingriffsmöglichkeiten stellen.

Sie haben vorher die schiffspolizeilichen Maßnahmen angesprochen. Können Sie uns einmal Eingriffsmöglichkeiten in diesen schiffspolizeilichen Bereich darstellen?

Wempe: Bezogen auf solch einen Unfall oder solch ein Geschehen wie die "Pallas" hat die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung Ermächtigungen einmal aus dem Seeaufgabengesetz nach § 1 bzw. 2 und dann in Verbindung mit § 56 Seeschifffahrtsstraßenordnung und hat damit die Möglichkeit, Verfügungen zur Beseitigung dieser Gefahr zu erlassen und sie gegebenenfalls dann auch zu vollstrecken.

Diese Eingriffsbefugnis ist nicht nur auf das Küstenmeer begrenzt, also auf den eigentlichen Hoheitsbereich. Diese Eingriffsbefugnisse gibt es auch in der ausschließlichen Wirtschaftszone: wieder Seeaufgabengesetz in Verbindung mit § 1 Nummer 3 a und b in Verbindung mit § 3 Abs. 1 Satz 2 Seeaufgabengesetz und dies wiederum in Verbindung mit Art. 221 des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen und das wieder in Verbindung - es ist verwirrend, aber es ist nun einmal so - mit dem Internationalen Übereinkommen über Maßnahmen auf hoher See bei Ölverschmutzungsunfällen.

Ohne Paragraphen: Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung hat die Ermächtigung, Anordnungen, zum Beispiel Annahme von Schleppern, Bergungsanordnungen vielfältigster Art sowohl im Hoheitsbereich an deutschflaggige und fremdflaggige Fahrzeuge zu erlassen, genauso wenn akut Ölverschmutzungen oder Schadstoffverschmutzungen drohen, als auch in der ausschließlichen Wirtschaftszone derartige Verfügungen gegen fremdflaggige oder deutschflaggige Fahrzeuge zu erlassen und auch die entsprechenden Vollstreckungsmaßnahmen durchzuführen.

Bezogen auf den Fall "Pallas" hat die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung gegen den Eigner bzw. Reeder des Fahrzeugs am Montag, dem 26.10., ein Schreiben gerichtet, in dem nicht die hoheitliche Maßnahme an-

gedroht wurde, sondern - das ist die andere Alternative - die Androhung einer Geschäftsführung ohne Auftrag. Also ein zivilrechtliches, nicht hoheitliches Tätigwerden ist dem Reeder angedroht worden. Das heißt, wenn er nicht tätig geworden wäre, hätte die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung - so hat sie es angedroht - dann mit eigenen Mitteln hier eine Bergung vorgenommen.

Die Maßnahme "Androhung einer Geschäftsführung ohne Auftrag" dient dazu, daß der Reeder animiert wird, selbst tätig zu werden und sich nicht auf die Verwaltung, Behörden oder sonstige Dritte zu verlassen. Es ist eine - kann man sagen - Standardmaßnahme, die immer gemacht wird, wenn solche Unfälle sind, daß hier der Eigner, der Reeder, einen Schuß vor den Bug kriegt und gefällt es ihm eine eigene Gefahrenbeseitigung vornimmt. Man kann dies auf hoheitlichem Wege über das Seeaufgabengesetz machen. Das bietet sich dann an, wenn es sich um deutschflaggige Fahrzeuge handelt, weil dann nachher Vollstreckungsmaßnahmen, also Kostenbeitreibung, notwendig sind und sie leicht durchführbar ist. Soweit es sich um ausländische Fahrzeuge handelt, wird es in der Regel im Wege der Geschäftsführung ohne Auftrag gemacht, weil dann eine Beitreibung der entstandenen Kosten im Ausland einfacher möglich ist.

Stellv. Vorsitzender: Sie sprachen eben diese Order an den Reeder an. Ist es richtig, daß der Reeder hier einen LoF-Vertrag eingegangen ist? Können Sie den zeitlichen Ablauf, den wir uns vorstellen müssen, vielleicht noch einmal darstellen? Wie schnell gehen solche Verhandlungen? Was heißt eigentlich LoF-Vertrag? Die Besatzung war ja zu diesem Zeitpunkt schon nicht mehr an Bord.

Wempe: Es ist so, daß die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung am Montag, dem 26.10., um 14:50 Uhr ein Fax an den Reeder gesandt hat, mit der Aufforderung, eine Bergung durchzuführen. - Ich muß mal eben hier in meinem Wust nachgucken. Ich müßte

es suchen. Wenn es von Interesse ist, könnte ich den Text hervorholen. - Man hat also um 14:50 Uhr eine Androhung der Geschäftsführung ohne Auftrag abgegeben. Um 17:05 Uhr hat dann der Reeder die "Alex Gordon" in Fahrt gesetzt.

Er hat wohl einen Vertrag geschlossen. Nach unseren Erkenntnissen handelt es sich dort um einen Vertrag Lloyds open Form, also "no pay no cure" - ohne Erfolg keine Zahlung. Das ist ein Standardvertrag, der im Bergungsgeschäft in solchen Fällen üblicherweise geschlossen wird. Er hat für uns allenfalls insofern Bedeutung, daß es für uns erkennbar war, daß der Reeder gewillt ist, selbst zu handeln, daß der Reeder dort ein Fahrzeug in Fahrt gesetzt hat. Die "Alex Gordon" ist ja dann erst - ich muß nachgucken - am Dienstag, dem 27.10., oder - warten Sie, ich muß das schnell suchen - - Avisiert war die "Alex Gordon" am Dienstag, dem 27.10., gegen 0:00 Uhr. Sie ist dann aber erst ein bißchen später vor Ort gewesen.

Es war an sich vom Reeder so vorgesehen, daß die "Alex Gordon" dann die Verschleppung übernehmen sollte. Ich bin dann selbst noch in der Nacht vom ZMK angerufen worden und um - wie sagt man? - Unterstützung dazu gebeten worden, daß ich die Entscheidung mittrage, daß man das Risiko eines Umspannens in der Nacht, als also diese beiden Polyprop-Verbindungen mit der "Mellum" bestanden, nicht eingehen wird. Dem habe ich so zugestimmt, weil unter diesen Wetterbedingungen und dadurch, daß nicht sichergestellt ist, daß man eine Bergungsmannschaft an Bord bringen konnte, es in der Nacht nicht verantwortbar ist, hier eine bestehende Schleppverbindung zu kappen und dieses Fahrzeug dann einem privaten Berger zu übergeben. Als die "Alex Gordon" dann vor Ort war, hat er dann aber selbst gesagt, daß er sich außerstande sieht, die Verschleppung zu übernehmen.

Stellv. Vorsitzender: Die "Alex Gordon" ist ein Off-shore-Versorger. Wäre der geeignet

gewesen, von vornherein hier überhaupt tätig zu werden?

Wempe: Die "Alex Gordon" hat, meine ich, 72 t Pfahlzug. Wenn wir sehen, mit wie wenig Pfahlzug die "Mellum" hier hat tätig sein können - - Von der Art und Anlage hätte sie das machen können. Also, es spricht eigentlich nichts dagegen. Allerdings die Frage - - Bei diesen Wetterbedingungen im freien Seeraum war es nach meiner Einschätzung nicht verantwortbar, hier eine Übergabe zu machen. Man hätte, wenn man es geschafft hätte, den Havaristen in den Windschutz von Helgoland zu bringen, auch dort sehr kritisch überprüfen müssen, ob man ihn an den privaten Berger abgibt, mit dem ein Lloyds-open-Form-Vertrag geschlossen worden ist, oder ob auf Grund der dann weiter bestehenden Witterungsverhältnisse weiterhin der Bund durch seine Fahrzeuge dort tätig geblieben wäre und sich über eine solche private Vereinbarung hinweggesetzt hätte. Das wäre aber eine Entscheidung gewesen, die man dann im geschützteren Raum von Helgoland hätte gesondert treffen müssen.

Stellv. Vorsitzender: Eine letzte Frage habe ich noch: War die Wasser- und Schifffahrtsdirektion bei weiteren Reederverhandlungen mitbeteiligt, als es dann später um das Bergungs- und Löschkonzept ging, oder lief das außerhalb ihres Zuständigkeitsbereichs?

Wempe: Als der ELG-Fall ausgerufen worden ist, ist die Fachaufsicht - - Die Wasser- und Schifffahrtsdirektion ist ja - auch das, was ich eben geschildert habe - über ZMK und über das Wasser- und Schifffahrtsamt lediglich in Form der Fachaufsicht tätig. In diesem Falle fällt die Fachaufsicht in mein Dezernat. Im Falle des Ausrufens eines ELG-Falles ist auf Grund der bis dahin geltenden Erlaßlage des Bundesministers für Verkehr die Fachaufsicht auf den Verkehrsminister übergegangen. Damit war die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung nicht mehr als Fachaufsicht an diesem ELG-Fall beteiligt bis hin zum 4. November. Vom 4. November an ist die Fachaufsicht aus Gründen

der Praktikabilität wieder auf die Wasser- und Schifffahrtsdirektion übergegangen.

Aber für die ELG ist der Leiter des Allgemeinen Rechtsdezernates in der Direktion als Rechtsberater der ELG tätig. Herr Meyer ist Rechtsberater der ELG und hat an diesen Verhandlungen auch teilgenommen, hat diese Verhandlungen zum größten Teil selbst geführt und hat insofern dann auch die ELG hinsichtlich dieser Vertragsabschlüsse beraten, sowohl hinsichtlich des Brandbekämpfungskonzeptes als auch nachher des Bergungskonzeptes bzw. Ölbergungskonzeptes, muß man ja sagen.

Stellv. Vorsitzender: Sie haben angesprochen, daß die Fachaufsicht abgegeben worden ist. Wer hat dann im Ministerium die Fachaufsicht wahrgenommen?

Wempe: Das damalige Referat BW. Das ist jetzt das Referat EW.

Stellv. Vorsitzender: Was heißt das genau?

Wempe: Bundeswasserstraßen, und EW ist jetzt Eisenbahn- und Wasserstraßen.

Stellv. Vorsitzender: Ihr Mitarbeiter Herr Meyer hat aber die Verträge - -

Wempe: Herr Meyer ist eigener Dezernatsleiter, leitet das eigene Dezernat "Allgemeine Rechtsangelegenheiten".

Stellv. Vorsitzender: Sind Sie über die Verhandlungen, die dort geführt worden sind, informiert?

Wempe: Ich bin darüber informiert. Aber zu empfehlen ist - wenn Sie dieses Thema vertiefen -, daß Sie sich dann originär von dem Mitarbeiter die Informationen holen, weil sie teilweise bei mir nur auf Grund von Kenntnisnahmen oder aus zweiter Hand existieren. Ich habe an der ELG-Sitzung am Freitag, dem 6. November, als dieser Knick am Schiff entstanden ist, direkt selbst teilgenommen in der Funktion der Fachaufsicht, habe da zum Teil die Gespräche mitgekriegt. Aber die richtigen Verhandlungen, die dann

am Montag über das Brandbekämpfungskonzept und am Dienstag dann über die Löschung des Öles geführt wurden, sind originär mit Herrn Meyer gelaufen, so daß ich da nur empfehlen kann, sich dort die originären, die direkten Informationen zu holen.

Stellv. Vorsitzender: Vielen Dank. - Ich habe zunächst keine Fragen mehr.

Vorsitzender: Danke schön, Herr Wempe. Jetzt rufe ich Herrn Benker auf.

Abg. Benker: Zunächst einmal zum ZMK - denn dort scheint mir die entscheidende Stelle zu sein - die Nachfrage, wie die 24 Stunden gewährleistet sind. Sie sprachen von zwei Personen, ein Kapitän mit großer Fahrt. Das werden ja dann wahrscheinlich mehrere sein; sonst wäre es ja nicht gewährleistet, 24 Stunden im Einsatz zu sein.

Wempe: Um einen Dienstposten rund um die Uhr zu besetzen, bedarf es sechs Leute. In diesem Fall sind es zwölf, die es machen: sechs im gehobenen Dienst und sechs im mittleren Dienst, die einen 24stündigen Dienst gewährleisten.

Abg. Benker: Fortsetzung: Mit welcher Entscheidungskompetenz sind die ausgestattet, wenn Sie zwischendurch einmal erwähnt haben, daß Sie angerufen worden sind?

Wempe: Der ZMK und auch - - Da muß man dann auch die Regelungen, die für das Küstenwachzentrum gelten, die Dienstanzweisung für das Küstenwachzentrum, mit einbeziehen. Der WSV-Mitarbeiter ist befugt, für den ersten Zugriff die Fahrzeuge der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung einzusetzen und auch die Fahrzeuge direktionsübergreifend einzusetzen. Das heißt also, der ZMK hat auch für den ersten Zugriff im Eilfall die Befugnis, über den Bereich der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord hinaus auch in den Bereich der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nordwest das Fahrzeug "Mellum" mit einzusetzen. Er hat also für den Ersteingriffsfall die volle Kompetenz,

über die Mittel, also die Fahrzeuge, der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung zu verfügen, sie in Fahrt zu setzen und sie dort einzusetzen.

Sobald dann, wie es bei Alarmierungssystemen üblich ist, die entsprechenden berufenen Entscheidungsträger, das heißt das zuständige Wasser- und Schifffahrtsamt durch seinen Amtsvorstand, den Fall übernehmen, wird er dann die weiteren Entscheidungen über den Einsatz der Fahrzeuge treffen. Es ist also gewährleistet - wenn solch eine Meldung aufläuft -, daß ohne Zeitverzug erst einmal Fahrzeuge alarmiert und auch in Fahrt gesetzt werden.

Abg. Benker: In der Fortsetzung dazu: Die Entscheidung zwischen dem schweren Schiffsunfall oder die Überlegung, ob ich das mit eigenen Kräften schaffen kann, wird ja praktisch im ZMK getroffen. Wie beschafft es sich eigentlich außer einer normalen Meldung - denn wir hatten nur gehört, daß eine Meldung eingegangen ist - die Informationen, um das entscheiden zu können?

Wempe: Der ZMK, der Mitarbeiter - dort laufen die Meldungen auf -, soweit keine andere Möglichkeit besteht, diese Meldung auf Richtigkeit, auf Umfang oder sonst etwas zu eruieren, wird dann auf Grund der Art dieser Meldung sehen, daß er überhaupt erst einmal ein geeignetes Fahrzeug dort hinschickt und daß er, soweit es sich um gravierende Dinge handelt, dann eventuell auch an die anderen Bundesbehörden oder auch Landesbehörden herantritt - im Küstenmeer ist ja durchaus immer auch an eine Zuständigkeit der Länderbehörden zu denken, zumindest der Wasserschutzpolizei -, daß man dann eventuell auch zum Beispiel Hubschrauber dort hinschickt, eruiert: Was ist dort? Wie genau ist es? Ist dort eine genaue Meldung, daß gemeldet wird: "eine Kollision, das Schiff droht zu sinken", dann gibt es kein großes Eruieren mehr, dann kommt es darauf an, in solchen Fällen natürlich möglichst viel geeignete Schiffskapazität in Fahrt zu setzen.

Der Mitarbeiter wird dann die normale Meldeschiene ablaufen und vor allen Dingen dann auch Amtsvorstand, Vertreter sofort informieren, daß da nicht nur ein Wachhabender, sondern auch der, der für solche Fälle vom Unfallalarmplan her vorgesehen ist, diese Entscheidung gleich weiter mitträgt und vervollständigt.

Abg. Benker: Ein Kontakt zu dem Urheber wird nicht verifiziert - das heißt also, zur "Pallas" direkt in diesem Fall -, sondern es wird eine Sekundärquelle genutzt?

Wempe: Da würde ich Sie bitten, zu konkretisieren, wie Sie das meinen.

Abg. Benker: Das heißt also, zu dem Zeitpunkt, wo die Meldung auflief, hätte man ja noch Kontakt zur "Pallas" herstellen können, die ja noch besetzt war?

Wempe: Wenn ich das jetzt auf die "Pallas" beziehe: Die erste Meldung ist um 17:31 Uhr vom MRCC in Bremen im ZMK aufgelaufen, daß dort ein brennendes Schiff ist. Wenn wir uns die Positionen der damaligen Meldung angucken, dann ist es zwar noch in der deutschen ausschließlichen Wirtschaftszone gewesen. Die Positionsmeldungen sind etwas verwirrend; denn wenn wir uns das Protokoll der Dänen angucken - -: Deren Positionsmeldung ist ziemlich nah an der Grenze zwischen Dänemark und Deutschland, an der Grenze der ausschließlichen Wirtschaftszone. Dort hat ja schon das Fahrzeug gemeldet, daß es mit Kurs 80 Grad auf Esbjerg fährt. Das heißt also, aus den dänischen Unterlagen ergibt sich, daß das Fahrzeug unmittelbar in den dänischen Bereich hineingeht.

Nichtsdestotrotz, bereits 5 Minuten später, hat ja dann nach 17:31 Uhr um 17:36 Uhr wieder das MRCC Bremen beim ZMK angerufen und hat gesagt: Die Besatzung hat das Feuer unter Kontrolle. Es gibt keinen Bedarf mehr, daß der ZMK hier in irgendeiner Form tätig wird. Insofern hat hier der ZMK bei dieser Erstmeldung nicht gehandelt. Er hätte, wäre diese Meldung weiterbe-

stehen geblieben - - Er muß ja dann auch erst einmal - - Er kriegt solch eine Position. Diese Position wird er in die Seekarte eintragen, kontrollieren: Um was handelt es sich dort? Habe ich hier etwas zu machen? Habe ich eventuell auch mit den Zuständigen in Dänemark den Kontakt aufzunehmen? Dies wird er in der Zwischenzeit gemacht haben, und dann hat er ja schon wieder Entwarnung bekommen. Es war für ihn also kein Anlaß, diesen Fall als deutschen Fall weiterzubehandeln.

Abg. Benker: Führen Sie einen Plot, wenn so eine Meldung aufkommt, wo Sie also in die Seekarte eintragen, so daß Sie das weiterverwenden können?

Wempe: Im Küstenwachzentrum werden solche Sachen mitgeplotet. Sie werden auch fortlaufend mitgeschrieben.

Abg. Benker: Eine weitere Frage: Wenn das in dänischen Hoheitsgewässern gewesen wäre, so wie Sie das angenommen haben, dann greift das Seeaufgabengesetz nicht? Oder gibt es eine Absprache, die so weit führt, daß auch eine Objektübergabe bei grenzüberschreitenden Projekten möglich ist?

Wempe: Da muß ich ein klein bißchen ausholen: Es gibt auf Grund des Bonn-Übereinkommens, darunter liegend das bilaterale DANGER-Abkommen - - In diesem DANGER-Abkommen ist ein Alarmierungsplan, eine Alarmierung und Meldewege, vorgesehen und bekanntgegeben, so daß sich die Nachbarstaaten gegenseitig über drohende Fälle von Schadstoffunfällen unterrichten und auch eine gegenseitige Hilfe zugesagt haben, so daß gegenseitige Hilfemaßnahmen möglich sind. In diesem Übereinkommen ist auch eine quick response zone geregelt. Das heißt also eine sehr breite Zone gerade in diesem Bereich - in diesem Bereich befand sich auch die "Pallas" -, in der wir - so denn das Erfordernis auf Grund der Meldungen erkannt worden wäre beziehungsweise so denn auch von Dänemark solch ein Wunsch gekommen wäre -, auch ohne große Rück-

kopplungen hätten tätig werden können und tätig werden sollen. Diese quick response zone und dieses DANGER-Abkommen beziehen sich aber in erster Linie auf die Schadstoffbekämpfung.

In dem Moment war es mit der "Pallas" noch kein Schadstoffbekämpfungsfall, sondern ein Schleppfall. Dieses Abkommen hat solche reinen Schleppfälle an sich nicht im Auge. Man hat zwar in diesem Bonn-Übereinkommen ein Manual geschaffen, indem man sich über Schleppkapazitäten ausgelassen hat, indem man den Ländern empfohlen hat, bestimmte Schleppkapazitäten vorzuhalten. Das heißt, man kann daraus rückschließen, daß man durchaus auch Schleppunfälle im Auge hat. Aber eine konkrete, expressis verbis, Ausdehnung auf solche Schleppunfälle ist in diesem bilateralen Übereinkommen nicht enthalten, so daß man das direkt auf Grund dieses Übereinkommens nicht sagen könnte.

Auf der anderen Seite hätte Dänemark - - Wären die Meldungen, die zu uns gekommen wären, und hätten die Dänen gesagt: "Wir haben hier keine eigene Kapazität; seid ihr in der Lage?", dann wären wir selbstverständlich im Rahmen unserer Möglichkeiten dort hingefahren und wären dann auch im dänischen Gebiet - dann bräuchten wir ja nicht unbedingt eine eigene Ermächtigungsgrundlage; wir könnten ja auch im Auftrage der Dänen auf Grund dänischer Ermächtigungsgrundlagen tätig sein - tätig geworden.

Vielleicht zur Ergänzung: Auf Verwaltungsebene gibt es ein solches Übereinkommen mit den Niederlanden. Mit den Niederlanden ist verwaltungsmäßig vereinbart, daß, wenn entweder die deutsche Seite oder die niederländische Seite zur Zeit keine Schleppkapazität im überlappenden Grenzbereich vorrätig hat, jeweils die andere Seite darüber informiert wird und dann versucht, ein Fahrzeug in einem Umkreis von 60 Seemeilen zur Grenze der Niederlande zu halten, so daß, wenn in diesem Überlappungsbereich Niederland-Deutschland ein Unfall

eintritt, dann das jeweils andere Land dort tätig werden kann. Dieser Fall ist dann ja auch mit der "Ruby XL" eingetreten, wo dann die "Oceanic" hinbeordert wurde und die "Oceanic" dieses Fahrzeug abgeschleppt hätte. Solch eine Vereinbarung oder etwas ähnliches, was man hier mit den Niederländern quasi schon auf Verwaltungsebene gemacht hat, auch mit Dänemark zu machen, wäre sicherlich angezeigt.

Abg. Benker: Noch eine Frage: Bei der Androhung der Geschäftsführung ohne Auftrag - dieser Luck-or-Fuck-Vertrag, wie ich einmal gehört habe - wurde ja dann noch einmal geschoben. Das heißt also, man hat eine Frist gesetzt. Meine Nachfrage: War die aus juristischen Gründen noch einmal geschoben worden oder aus Beurteilung der Sachlage?

Wempe: Da muß man differenzieren. Wir haben - da muß ich selbst eben nachgucken - am Montag, dem 26., diese erste Verfügung herausgegeben. Daraufhin ist dann die "Alex Gordon" in Fahrt gesetzt worden. Wir haben dann am 29., als die "Pallas" auf Grund saß, um 15:49 Uhr noch einmal eine Aufforderung an den Reeder gegeben und ihn aufgefordert, jetzt mehr Schleppkapazität heranzuholen und hier ein vernünftiges Bergungskonzept zu machen, und haben ihm eine Frist bis 18:00 Uhr gegeben. Diese Frist ist von dem Reeder eingehalten worden, indem er dann nämlich die Ankündigung weiterer Schleppfahrzeuge und einen Vertrag mit Wijsmuller auf Grund Lloyds open Form angekündigt hat, daß dort eine Bergungsmannschaft nach Cuxhaven unterwegs war, die dann hier mit kompetenten Leuten und mehreren Fahrzeugen, vor allen Dingen flachgehenderen Fahrzeugen, ein Abbergen durch Abschleppen in die Wege leiten sollten.

Nicht verwechseln darf man jetzt diese beiden Verfügungen, die dann danach durch die ELG gekommen sind. Da muß man dann differenzieren. Im Bereich der ELG bitte ich, weil dann mit Ausrufung des ELG-Falles die

Fachaufsicht nicht mehr bei mir lag, sich dann direkt an die ELG zu wenden.

Abg. Benker: Letzte Frage: Die Alarmpläne, die Sie da in Kraft setzen, von denen Sie gesprochen haben: Ist es kompliziert, die in Kraft zu setzen, oder werden die mit Codewort aktiviert?

Wempe: Die Alarmpläne sind relativ einfache Pläne. Sie liegen auch dem Lande vor. Sie werden hier auch dem Innenministerium und der Wasserschutzpolizeidirektion zugesandt, weil natürlich in diese Alarmpläne auch die Wasserschutzpolizeien und beim Katastrophenfall natürlich auch das Land Schleswig-Holstein mit integriert sind. Sie liegen hier vor.

Zu dem Alarmplan Katastrophenfall Nordsee und Katastrophenfall Ostsee muß man vielleicht noch ergänzen: Soweit es sich um Katastrophenfälle nach Landeskatastrophengesetz - hier Schleswig-Holstein - handelt, liegt die Zuständigkeit beim Land. Der Bund hat eine andere Schwelle der Ausrufung der Katastrophe und, soweit es eine Landeskatastrophe ist, also Zuständigkeit innerhalb des Hoheitsgebietes - hier in diesem Falle Schleswig-Holstein -, liegt die Kompetenz beim Land. Der Bund wird dann in Amtshilfe in einem vom Land zu bildenden und zu begründenden Katastrophenstab tätig. Der Bund ist mit diesem Alarmplan, mit diesem Katastrophenplan, in eine - man kann sagen - Grauzone hineingestiegen; denn die Unfallbekämpfung auf See - - Wie soll ich es sagen? Die Strukturen aller Küstenländer sind bisher nicht darauf ausgerichtet, eine effektive Verzahnung herzustellen. Der Bund hat bestimmte Kräfte. Er hat diese Mehrzweckfahrzeuge; er hat sonstige Fahrzeuge; er hat bestimmte Noteinrichtungen geschaffen und hat, da Unfallgeschehen auf See vorkommen können, diese Katastrophenpläne geschaffen, bindet, soweit es sich um Fälle in der ausschließlichen Wirtschaftszone handelt, die Länder mit ein - quasi in Amtshilfe - und, soweit der Bund einen Katastrophenfall sieht, der aber noch kein Katastrophenfall

des Landes ist, hat er hier einen Alarmplan geschaffen, um sämtliche Organisationen, die mitwirken können, mit einzubinden, um solch einen Fall kooperativ abzuarbeiten, da der Bund mit eigenen Kräften nicht dazu im Stande ist.

Sehr förderlich ist das, denke ich, was mit der interministeriellen Arbeitsgruppe beim Innenministerium geschaffen worden ist und in dem ein erstes Ergebnis in Sachen Unfallmanagement aufgezeigt wurde. Es ist insofern sehr förderlich, weil es sicherlich sehr wichtig ist, eine Verzahnung seeseitiger Bekämpfung und landseitiger Bekämpfung intensiver zu betreiben. Denn es ist natürlich fatal, wenn Fahrzeuge - nehmen wir einen Unfall mit einem Passagierschiff an - zig Verletzte abbergen, sie an Land bringen und nun das Land Schleswig-Holstein anfängt und nun die Verzahnung nicht da ist. Insofern ist das, was vom Deutschen Nautischen Verein initiiert und von Schleswig-Holstein aufgegriffen worden ist, diese Verzahnung dessen, was der Bund bereits an Bekämpfungsaktivitäten und Bekämpfungsdingen geschaffen hat, und die Verzahnung mit dem, was dann in irgendeiner Grauzone im Küstenmeer oder im Flachwasserbereich oder im Küstenbereich zu laufen hat, wichtig, daß man dies aufarbeitet und daß man alle Systeme - sei es Verletztenversorgung oder andere Dinge - bewußter miteinander verzahnt.

Abg. Benker: Und das läßt sich leicht aktivieren? Mit Codewort, oder wie aktiviert man das?

Wempe: Da müssen Sie nicht in Bundeswehrkategorien denken. Das ist ein ganz normaler Alarmierungsplan. Dort sind Strukturen aufgezeichnet, und dann sind da hinten Leute mit Telefonnummern, die dann zu alarmieren sind. Da wird ganz offen gesprochen. Da wird nicht ein Codewort oder sonst irgend etwas gesagt. Bei Übungen ist es natürlich etwas verwunderlich. Bei meiner Frau lief ein Anruf ein, und dann sagte einer an der Leitung: Dies ist eine Übung; dies ist

eine Übung; dies ist eine Übung. Da fühlte sich meine Frau ein bißchen verhöhnepiepelt. - Aber es ist ein normales Ablaufschema.

Vorsitzender: Hat die CDU-Fraktion noch Fragen? - Herr Schlie.

Abg. Schlie: Herr Wempe, Sie haben angesprochen, daß neben dem Seeunfallkonzept des Bundes auch das Katastrophenschutzgesetz des Landes herangezogen werden könnte, müßte. Gibt es noch weitere Vorgaben oder Konzepte, die in solch einem Notfall herangezogen werden, beispielsweise auch auf Landesebene, und müssen die dann auch von der WSD berücksichtigt werden und, wenn ja, wie geschieht das?

Wempe: Es gibt Alarmpläne zum Beispiel mit dem Kernkraftwerk Brokdorf. Es gibt Alarmpläne am Nord-Ostsee-Kanal für die landeseigenen Behörden, die den zuständigen Wasser- und Schifffahrtsbehörden vorliegen. Die zuständigen Wasser- und Schifffahrtsämter sind in diese Alarmpläne auch des Landes mit integriert. Sie werden dort mit einbezogen. In diesem Fall, wo es um überwiegende Zuständigkeit des Landes geht - - Das läßt sich am besten am Fall des Nord-Ostsee-Kanals zeigen. Brandbekämpfung, soweit es keine reine verkehrsbezogene Brandbekämpfung ist, ist Sache des Landes. Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung stellt zum Beispiel die Fähren, um dort Feuerwehren zu ermöglichen, da hinaufzufahren und dann zu einem Unfallgeschehen am Nord-Ostsee-Kanal zu fahren. In diese Alarmpläne sind die beiden Wasser- und Schifffahrtsämter Nord-Ostsee-Kanal mit eingebunden.

Soweit es eine Ausstrahlung auf den Zuständigkeitsbereich der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung hat, sind gemeinhin die zuständigen Wasser- und Schifffahrtsämter mit eingebunden. Im übrigen gibt es dann nur die schon genannten Schiffsunfallalarmpläne der einzelnen Wasser- und Schifffahrtsämter, die beiden Katastrophenalarmpläne Nordsee und Ostsee der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung und dann die Alarmierung nach dem eigenen Alarmplan im Falle einer Schad-

stoffverschmutzung, wobei dieser Alarmplan im Sinne der Schadstoffverschmutzung ein Bund-Länder-Produkt ist auf Grund des Bund-Länder-Übereinkommens.

Abg. Schlie: Herr Wempe, noch einmal konkret: Sie haben geschildert – bei verschiedenen Dingen -, welche anderen möglicherweise Landeskonzepte es geben könnte. Konkret zu diesem Fall „Pallas“: Gibt es ein eigenes Landeskonzept, das hier gegriffen hat oder hätte greifen müssen?

Wempe: Ein Landeskonzept hinsichtlich – und da müssen wir zwei Phasen bei dem Fall „Pallas“ unterscheiden. Das ist einmal, wo das Fahrzeug auf der Bundeswasserstraße trieb, und dann der andere Fall, als das Fahrzeug fest saß und ein ELG-Fall ausgerufen worden ist. Bis hin zur Ausrufung des ELG-Falls war dieser Fall eine reine schiffahrtspolizeiliche Angelegenheit, in der ausschließlich der Bund zuständig war, und auch ausschließlich der Bund nur Kapazitäten für die Bekämpfung eines solchen Falls hatte.

Selbstverständlich gibt es eine Verpflichtung daraus, das Land zu alarmieren und zu informieren über das, was drohen könnte. Aber eine eigene Landeszuständigkeit, hier schiffahrtspolizeilich tätig zu werden, abgesehen jetzt von der Übertragungsvereinbarung des schiffahrtspolizeilichen Vollzugs, was in diesem Fall aber nicht eingetreten ist, also die Übertragung des schiffahrtspolizeilichen Vollzugs auf die Wasserschutzpolizei. Im Küstenmeer ist der verlängerte Arm der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung die Wasserschutzpolizei, die den schiffahrtspolizeilichen Vollzug wahrnimmt. Hier ging es aber nicht um einen Fall des Vollzugs, hier ging es um eine direkte Schadensbekämpfung. Hier war die reine Zuständigkeit bis zum Festkommen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung zu sehen. Danach war es ein ELG-Fall, zu Recht ein ELG-Fall. Im ELG-Fall ist das Land über die Bund-Länder-

Vereinbarung, über das, was dort an Vorsorge getroffen worden ist, mit drin gewesen.

Das Konzept des Landes Schleswig-Holstein ist in diesen Bund-Länder-Vereinbarungen, in diesen Ausflüssen enthalten. Das ist mit eines der Konzepte des Landes. Weitere Konzepte, wie umzugehen ist im internen Verkehr mit Technischem Hilfswerk, mit Freiwilligen Feuerwehren, mit Bundeswehr, ist nicht meine Sache, die ich zu beurteilen habe, und kann ich auch keine Auskunft zu geben.

Abg. Schlie: Herr Wempe, wer beurteilt, ob es sich bei solch einem Unfall um eine Standardmaßnahme oder einen ELG-Fall handelt, und wie werden die Kriterien dann überprüft?

Wempe: Ein Unfall, der im ZMK aufläuft, wird man versuchen zu eroieren – soweit man nicht aus der Meldung schon genügend Hinweise hat: Gibt es Anhaltspunkte dafür, daß es ein größeres Schadstoffereignis ist? Dann ist der Mitarbeiter im ZMK verpflichtet, den Bundesvertreter in der ELG und den Leiter der Sonderstelle zur Bekämpfung von Meeresverschmutzung – in Personalunion ist das – zu alarmieren. Dieser hat dann zusammen mit dem SLM-Vertreter – ich komme jetzt selbst schon durcheinander – mit dem Vertreter der Sonderstelle der Länder zur Bekämpfung von Meeresverschmutzung hier diese Information weiterzugeben, und die können dann entscheiden, wie dieser Fall weiter abzuarbeiten ist. Sie können Erstmaßnahmen ergreifen, das wird in der Regel dann auch geschehen .

In der Bund-Länder-Vereinbarung ist geregelt, daß einseitig von dem betroffenen Land ein Unfall als ELG-Fall - zu einem ELG-Fall erklärt werden kann. Diese Erklärung zum ELG-Fall ist durch das Land Schleswig-Holstein erfolgt.

Abg. Schlie: Ist am 30.10. erfolgt. Wie waren Sie danach als WSD dann noch mit der Situation befaßt? Vielleicht darf ich das gleich ergänzen, denn Sie sagten vorhin, daß

am 6.11. ja die Tatsache mit dem Knick im Rumpf der „Pallas“ deutlich geworden wäre, und – wenn ich das richtig in Erinnerung habe – Sie vorhin gesagt haben, daß sie da noch befragt worden seien, als Wasser- und Schifffahrtsdirektion. Mich würde interessieren, in welcher Funktion. Als Fachaufsicht oder – wenn ich richtig erinnere, dann hatten Sie das vorhin gesagt. Deswegen würden mich die Zusammenhänge interessieren.

Wempe: Gut. Bis zur Ausrufung des ELG-Falls war die Wasser- und Schifffahrtsdirektion als Fachaufsicht, nämlich als Fachaufsicht in Sachen Schifffahrtspolizei, in diesem Fall mit drin. Ich meine, die Direktion insgesamt. Das ist eine Unterbehörde, aber auch mein Dezernat und ich in Person als Fachaufsicht Schifffahrtspolizei.

Nach Ausrufung des ELG-Falls ist aufgrund der bis dahin geltenden Erlaßlage die Fachaufsicht über die ELG – ich in Person oder das Dezernat -, die übt auch gleichzeitig die Fachaufsicht über die Sonderstelle zur Bekämpfung von Meeresverschmutzung des Bundes aus und normalerweise dann auch über den ELG-Vertreter des Bundes. Mit Ausrufung des ELG-Falls ist diese Fachaufsicht über die ELG aber auf das BMV übergegangen, und auch die schifffahrtspolizeilichen Kompetenzen sind auf das BMV übergegangen, sind also von der WSD weggegangen.

Aufgrund dann einer anderen Entscheidung des BMV ist ab 4. November diese Fachaufsicht wieder zurückgeflossen zur WSD. Und in dieser Funktion als Fachaufsicht habe ich dann am 6. November – ich meine, das ist, glaube ich, der Freitag gewesen -, habe ich dann auch an einer der ELG-Sitzungen als Fachaufsicht teilgenommen und bin dann auch im Fortlaufenden über die ELG-Maßnahmen informiert worden, und habe sie als Fachaufsicht mit gekoppelt und mit – quasi dann ja – mit zu tragen gehabt und damit auch das Tätigwerden des Bundesvertreters in der ELG damit mit zu tragen

Abg. Schlie: Ich würde gern noch einmal nachhaken an dem Punkt, als es ELG-Fall geworden ist. Wenn ich es jetzt richtig rekapituliere, hatte ich auch versucht, nach den Kriterien zu fragen. Das Land ist im Rahmen der Definitionen da frei gewesen, wann es den ELG-Fall aufruft, oder wie habe ich das zu verstehen?

Wempe: In der Bund-Länder-Vereinbarung sind genaue – oder hat man versucht, genaue – Kriterien zu ermitteln. Man hat das anhand der Schadstoffmenge, da gibt es genaue Aufzählungen, ab wann man anzunehmen hat, daß es ein ELG-Fall ist und damit, daß das in der Zusammenarbeit Bund-Länder zu bekämpfen ist. Aufgrund der im Rumpf befindlichen und bekannten Tonnenangaben, die drohten auszulaufen, war hier eigentlich kein Zweifel, daß es sich um einen ELG-Fall handeln konnte.

Abg. Schlie: Letzte Frage: Wer in Person hat die Entscheidung der WSD mitgeteilt, daß es sich um einen ELG-Fall handelt?

Wempe: Der Bund hat in der ELG einen Bundesvertreter, der hier die Interessen - und damit auch die Kompetenzen - des Bundes in der ELG zu vertreten hat, und der Bundesvertreter hat den ELG Beschluß, daß hier ein ELG-Fall auszurufen ist, mit getragen.

Abg. Schlie: Das war nicht meine Frage, sondern: Wer hat landesweit diesen ELG-Fall mitgeteilt?

Wempe: Das ist eine Entscheidung, die im Gremium ELG getroffen wird.

Abg. Schlie: Also der Vertreter des Landes im ELG-Gremium?

Wempe: Die haben dort den Beschluß, daß hier ein ELG-Fall auszurufen ist, getroffen. Wie das Abstimmungsverhalten in der ELG ist, weiß ich nicht. Aber daraus, daß ein ELG-Fall ausgerufen worden ist, schließe ich, daß die Abstimmung entweder den Mehrheitsverhältnissen entsprechend war oder einseitig vom Vertreter des Landes

Schleswig-Holstein erklärt wurde, - läßt sich aber aus den ELG-Protokollen in Deutlichkeit – meine ich – nachlesen.

Vorsitzender: Ja, schönen Dank! – Herr Matthiessen?

Abg. Matthiessen: Ja, die Frage fand ich auch interessant. Die ließ sich wohl nicht restlos hier klären. Ich habe einmal eine Frage dahingehend: Diese erheblichen Schäden, die ja wohl im Vorfeld eingeschätzt werden müssen, um zu einer Benachrichtigung zu kommen. Beziehen die sich in der Abschätzung des Gefahrenpotentials nur auf die Ladung oder auch auf Bunker, typischerweise ja die Treibstoffe?

Wempe: Die Frage ist sehr theoretisch. Sie werden – wenn wir das vom Fall „Pallas“ abstrahieren und grundsätzlich annehmen, - dann laufen ja Meldungen auf, was wir ja schon in der Vergangenheit hatten, daß im Zulauf zur Jade ein Tanker einen Ruderausfall hat, daß einer – wie wir es mit der „Ruby XL“ hatten – dort Maschinenausfall ist, ein Totalblackout. Wenn Sie solche Meldungen bekommen, dann ist eigentlich kein Raum mehr, daß sie groß eroieren: Was ist da? Sondern diese Meldungen werden hingegenommen, werden genommen, und es werden geeignete Fahrzeuge zum Unfall oder zum Geschehen geschickt, um hier gegebenenfalls Hilfestellung leisten zu können.

Vorsitzender: Noch weitere Fragen, Herr Matthiessen?

Abg. Matthiessen: Ja!

Vorsitzender: Ja dann, zögern Sie nicht!

Abg. Matthiessen: Die Kompetenzabgrenzung zwischen SBM und SLM. Wer ist für was zuständig? Wer handelt wann?

Wempe: Die Zuständigkeiten – soweit wir keinen Ernstfall haben – sind begrenzt ja darauf, daß – nach dem neuen Abkommen – Beschaffungsmaßnahmen – soweit sie die Küstenvorsorge betreffen und den Flachwasserbereich, - daß diese Beschaffungsmaß-

nahmen und Unterhaltungsmaßnahmen, Vorsorgemaßnahmen durch die Länder zu tätigen sind. Diese Dinge werden durch die SLM gemacht, schwerpunktmäßig bearbeitet, während der Seebereich schwerpunktmäßig vom Bund bearbeitet wird, wie auch der Bund schwerpunktmäßig die internationalen Dinge, die länderübergreifenden Dinge wahrnimmt. Dann, ja – Betrieb, Unterhaltung der jeweiligen angeschafften Mittel – auch dann nach dem neuen Übereinkommen ja getrennt, soweit die Beschaffungsmaßnahmen noch nach dem alten Abkommen abgelaufen sind, in Mischfinanzierung, also gemeinsam, wobei der Bund dann die Abrechnungen und dergleichen federführend macht, also die Haushaltsführung.

Abg. Matthiessen: Ihre Behörde ist zuständig gewesen für den wasserpolizeilichen Vollzug im Fall der „Pallas“ nach Übertritt aus den dänischen Gewässern?

Wempe: Sie ist für den schiffahrtspolizeilichen Teil zuständig gewesen, und sie ist dann, wenn Sie jetzt an die „Pallas“ denken, wenn der ELG-Fall beendet ist, dann ist dieses Wrack ein strompolizeiliches Geschehen, und dann ist die Wasser- und Schiffahrtsverwaltung als Eigentümer der Bundeswasserstraße hier zuständig für die Strompolizei, also zum Beispiel dann auch Verkehrssicherungspflicht und auch - unter anderen Umständen - auch die zu diskutierende Frage der Beseitigung, wobei aus strompolizeilicher Sicht eine Beseitigung in diesem Seegebiet nicht angezeigt ist.

Abg. Matthiessen: Ich frage das vor dem Hintergrund, weil sie sagten, es sei nicht die Übertragung des wasserpolizeilichen Vollzugs des Bundes an Sie erfolgt.

Wempe: Nicht Wasserpolizei, sondern Schiffahrtspolizei.

Abg. Matthiessen: Ach so!

Wempe: Die Schiffahrtspolizei ist in § 1 Seeaufgabengesetz geregelt. Gewährleistung der Sicherheit und Leiblichkeit des Verkehrs

und von der Schifffahrt ausgehender Gefahren. Das ist Zuständigkeit der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes und der Vollzug, das heißt also: Wenn Sie auf Fahrzeuge gehen müssen, dort bestimmte Anweisungen geben müssen, wenn bestimmte Verkehrsregeln zu machen sind, gibt es eine Vereinbarung alten Datums zwischen den Küstenländern und dem Bund, daß das Vollzugsorgan, der verlängerte Arm der Verwaltungsbehörde, die für die Schifffahrtspolizei zuständig ist, die Wasserschutzpolizei ist. Die Wasserschutzpolizeien der Länder.

Aber in diesem Fall ging es hier nicht um Vollzug, ging es nicht um Zustellen von Verfügungen, ging es nicht um Erteilen von Fahrverboten oder etwas, sondern hier ging es um Bergung und im Bereich der Bergung waren die Kapazitäten, die Möglichkeiten, allein beim Bund gegeben. Insofern ist es eine reine Bundeszuständigkeit - bis zum Ausrufen des ELG-Falls - gewesen.

Abg. Matthiessen: Entschuldigung, ich finde das ziemlich kompliziert. Aber im Falle der Androhung der Geschäftsführung ohne Auftrag, das wäre doch so etwas, das man landläufig als Ersatzvornahme bezeichnen würde, dann wäre das so erfolgt, dann wäre diese Übertragung erfolgt – auf Ihre Behörde, oder?

Wempe: Die Ermächtigung haben wir aufgrund des Seeaufgabengesetzes in § 1 in Verbindung mit 3, in Verbindung mit 56, Seeschifffahrtsstraßenordnung. Die Ermächtigungsgrundlage hat der Bund, und der Bund hat sie hier wahrgenommen. Ich bin vorhin gefragt worden, wie die Abgrenzung ist zur Landeszuständigkeit. Deswegen habe ich die Wasserschutzpolizei hier mit reingebracht, weil sie im Bereich des Vollzugs der Verkehrsregelungsmaßnahmen sonst eigentlich das Vollzugsorgan des Bundes ist. Nur hier war es solch ein Vollzugsfall eben nicht bei der „Pallas“, so daß als verlängerter Arm die Wasserschutzpolizei hier nicht tätig geworden ist, und auch keine Handlungsgrundlage für die Wasserschutzpolizei war. Die Was-

serschutzpolizei ist nachher selbstverständlich wieder tätig gewesen, zum Beispiel bei der Überwachung des Sperrgebiets. Wir haben ein Sperrgebiet um die „Pallas“ eingerichtet. Das ist schifffahrtspolizeilicher Vollzug, das ist Sache der Wasserschutzpolizei, das ist also Landessache.

Vorsitzender: Ja, bitte!

Abg. Matthiessen: Dann geht es mir noch einmal um die Frage der internationalen Übereinkommen. Also, wenn aus Dänemark dann irgendein „Handling“ erfolgt wäre, zum Beispiel, eine Besatzung aufbringen, - wie es vorhin Thema war - zum besseren Löschen, und es erfolgt eine Verdriftung in unsere Hoheitsgebiete. Oder es ist am Haken, aber aufgrund der Wetterlage gibt es sozusagen so etwas - wie im Forstbereich - „revierübergreifende Nachsuche nach krankgeschossenem Wild“ oder – Entschuldigung, ich versuche, das mir mal begrifflich – .Ja, man muß ja mit bekannten Begriffen mal beispielhaft operieren, um das nachzuvollziehen, - also können dänische Behörden dann weiterhin hier tätig sein - oder umgekehrt, weil das operativ so ist?

Wempe: Hätten die Dänen – sei es, daß es ein privater Berger und dänischer Berger, sei es, daß die Dänen selbst hoheitlich tätig geworden wären und wären in unser Gebiet hineingekommen; selbstverständlich hätten sie die Sache weiter gemacht, und wir hätten sie selbstverständlich bei der Fortführung dieser Maßnahmen unterstützt, genauso wenn die Dänen eindeutiger oder deutlich kund getan hätten, sie haben keine Kapazität. Wenn sie es früher getan hätten, und sie bräuchten Unterstützung, wären wir auch mit unseren Fahrzeugen ohne Zweifel in dänischem Gebiet tätig geworden. Gar keine Frage!

Abg. Matthiessen: Vielleicht einfach zur Ergänzung: Bei den Fahrzeugkapazitäten muß man sich natürlich auch das Gesamtgeschehen angucken. Wenn ich eben sage: Selbstverständlich wären wir dort tätig geworden – im Rahmen des Möglichen. Wir

haben bei diesem Geschehen die „Ruby XL“ gehabt. Dort ist die „Oceanic“ hingefahren. Wir hatten weiterhin die Verpflichtung, auch den Holländern Hilfe zu leisten, und ein Fahrzeug im 60-Seemeilen-Bereich zur holländischen Grenze zu halten. Das heißt, wir sind schon mit unseren Kapazitäten – drei Fahrzeuge – eingeschränkt gewesen. Dennoch haben wir dann aber auch am Montag, als die Dringlichkeit dieses Falls dann erkennbar wurde, auch gesagt: Wir schicken jetzt beide Fahrzeuge hoch. Ein brennendes Fahrzeug das treibt; man kann es nie wissen, was dort passiert.

Wir haben uns quasi in der Nordsee eigentlich entblößt. Die „Oceanic“ war beschäftigt mit „Ruby XL“, und beide Mehrzweckfahrzeuge sind hoch in Richtung dänisches Gewässer gefahren. In der Nordsee war zu diesem Zeitpunkt nichts. Wir haben aber aufgrund des Geschehens beide Fahrzeuge hochgeschickt, was sich dann letztendlich ja auch bewahrheitet hat. „Neuwerk“ hat eine Leine in die Schraube gekriegt, so daß dann ein weiteres Fahrzeug dafür zur Verfügung stand.

Abg. Matthiessen: Herr Vorsitzender, ich mache die letzte Frage jetzt, obwohl – von meinem Informationsgrad her hätte ich noch mehr auf Lager. Also, ich fühle mich bis jetzt noch nicht abschließend da in den Film gesetzt. Aber die Frage, die ja wirklich eine Rolle spielt: Die frühere Umspannmöglichkeit der „Oceanic“, als sie die „Ruby XL“ am Haken hatte. In welcher Behördenkompetenz lag die Entscheidung, das nicht zu tun?

Wempe: Jetzt sprechen wir von „Ruby XL“ und Abschleppen nach Stade?

Abg. Matthiessen: Es ist Ihnen ja sicherlich nicht entgangen, daß es Stimmen gibt, man hätte dort eventuell durch Umspannen die „Oceanic“ früher auf den Weg schicken können. Das ist ja nicht erfolgt. Welche Behörde hat dieses sozusagen unter ihren Fittichen gehabt?

Wempe: Das Wasser- und Schaffahrtsamt Cuxhaven hat diese Entscheidung getroffen, und ich meine auch zu Recht getroffen. Die Wetterverhältnisse waren sehr schlecht, und es hat sich gezeigt, als dann im Ansteuerungsbereich Deutsche Bucht dort Steuer-schlepper festmachen wollten - also zwei kleinere Schlepper von der Firma Bugsier -, sind die Leinen zu diesen beiden Schleppern gebrochen, so daß dann die Entscheidung getroffen wurde, ein Umspannen – auch im Mündungstrichter Elbe – ist viel zu riskant bei diesen Witterungsverhältnissen, was sich eben auch an dem Bruch dieser Leinen zeigte. - Eine richtige Entscheidung, die auch von der Lotsenbrüderschaft – ein Lotse war ja auch an Bord – so mit getragen wurde, und auch als eine richtige Entscheidung angesehen wurde. Genauso ist diese Entscheidung von dem angeblich so ja sehr professionellen Berger Burgsier genauso getragen worden, und wurde als die fachlich richtige Entscheidung gesehen. Ich kann diese Entscheidung nur unterstützen, halte sie nach wie vor für richtig. Erst im geschützten Bereich sind dann die normalen Frischhelfer dann gekommen.

Abg. Matthiessen: Herr Vorsitzender, ich hatte lediglich nach der Behörde gefragt, nicht nach einer Bewertung, ob die Entscheidung richtig war. Sie steht ja einfach in der Diskussion.

Wempe: Die verantwortliche Behörde war das Wasser- und Schifffahrtsamt Cuxhaven.

Abg. Matthiessen: Das war Cuxhaven, ja.

Vorsitzender: Schönen Dank, Herr Wempe, daß sie trotzdem so ausführlich zu – uns hier Mitteilung gemacht haben. Ich frage die F.D.P.-Fraktion: Herr Kubicki, wollen Sie noch fragen?

Abg. Kubicki: Ja, ich habe - weil das sich immer alles auflistet zu ganz abstrakten Begriffen – auf der Grundlage der mir vorliegenden Bund-Länder-Vereinbarung, veröffentlicht: Verkehrsblatt 14.6.1995, einige Fragen zu den jeweiligen Kompetenzen. Und

zwar interessiert mich wirklich, wer im Zweifel die Entscheidungen – das ist jetzt die Vorbemerkung, ich komme zu den konkreten Fragen gleich –, wer im Zweifel die Entscheidungen trifft, welche konkreten Maßnahmen ergriffen werden sollen. Wenn ich das richtig verstanden habe, vorhin auch in Ihren Ausführungen: Solange kein ELG-Fall ausgelöst wird, trifft die Entscheidung – die konkrete Entscheidung über Maßnahmen sozusagen des ersten Zugriffs – das ZMK, das heißt im Zweifel immer die jeweils dort tätigen Mitarbeiter des ZMK, –

Wempe: Ja!

Abg. Kubicki: Im Zweifel nach Rückfrage mit Ihnen, weil Sie die Fachaufsicht haben? Im Zweifel, also wenn das deren eigene Einschätzung übersteigt?

Wempe: Die Erstmaßnahmen trifft der ZMK aufgrund der eingegangenen Meldung. Der ZMK gibt diese Meldung dann – soweit es ein Schadstofffall ist – dann an den Bundesvertreter weiter, der dann aufgrund seines Fachwissens erioert: Handelt es sich hier möglicherweise jetzt um bekämpfungswürdige Geschehen, oder handelt es sich hier um so starke Geschehen, daß hier die Eingriffsschwelle eines ELG-Falles gegeben ist, und er alarmiert auch weiter dann seinen Ländervertreter, der dann auch in diese Entscheidung kommt. Insbesondere geht es ja hier dann auch an den Ländervertreter, wenn dieser Fall im Hoheitsgebiet dann stattfindet.

Abg. Kubicki: Das ist ja zunächst mal eine Frage der Zuständigkeit, nicht eine Frage des Anordnens von Maßnahmen, sondern die Mitteilung bedeutet ja nur: Man macht sich Gedanken über die Zuständigkeit; wer wird zuständig für die Anordnung von Maßnahmen. Aber meine Frage: Solange kein ELG-Fall ausgerufen wird, ist zuständig für die konkreten Maßnahmen der jeweilige Mitarbeiter im ZMK?

Wempe: Für die Erstmaßnahmen wird der ZMK tätig. Für alles weitere – wenn Sie jetzt –. Wir müssen dann konkret sein.

Wenn erioert wird, es ist offensichtlich ein Fall unterhalb einer ELG-Eingriffsschwelle, und es ist im Küstenmeer, dann ist es Landessache. Dann geht es an den Ländervertreter, und über den Ländervertreter geht es an das zuständige Land, in dem hier für sie – würde es jetzt nach Schleswig-Holstein gehen, und Schleswig-Holstein hätte hier zu entscheiden, was zu machen ist, wie zu bekämpfen ist und hätte die Verantwortung. Ist es ein größerer Fall, dann wird der Bundesvertreter aufgrund seiner eigenen Kompetenz dann erstens weitere Bekämpfungsmaßnahmen im ersten Zugriff organisieren, und er wird dann die ELG zusammenrufen, damit entschieden wird: Ist es ein ELG-Fall, oder ist es kein ELG-Fall, und wie ist weiter dieser Fall abzuarbeiten? Und er wird dann auch natürlich seinen Ländervertreter – damit auch die Länderseite eingebunden ist – darüber informieren.

Abg. Kubicki: Gut! – Jetzt ist es ein ELG-Fall, also ELG ist zuständig. Die ELG besteht aus dem Beauftragten des Bundes und je einem Beauftragten der Küstenländer?

Wempe: Ja!

Abg. Kubicki: Nach meiner Einschätzung – wahrscheinlich überwiegend Juristen, wenn ich das richtig sehe. Das können Sie ja überblicken, denn Sie haben ja die Fachaufsicht.

Wempe: Also, der Vertreter des Bundes ist Nautiker, Kapitän auf Großer Fahrt und hat, gerade in diesem Bereich Schadstoffunfallbekämpfung, sehr große Erfahrung. Bei den Ländervertretern sind Bauingenieure, sind in Schleswig-Holstein – Ich weiß gar nicht, was Herr Schell für eine Fachrichtung ist.

(Abg. Todsen-Reese: Wasserbauingenieur!)

– Ja – also die Juristen sind dort nicht vertreten. Deswegen wird auch die juristische Beratung dann durch das Allgemeine Rechtsdezernat der WSD Nord dann dort zugetan.

Abg. Kubicki: Gut, wenn es nun zur Notwendigkeit von Maßnahmen kommt, also zur Bekämpfungsnotwendigkeit. Auf welcher Grundlage entscheiden dann die ELG-Vertreter? - Fällt Ihnen das ein? Wissen sie das aus eigener Kenntnis? Werden sie irgendwie fachberaten?

Wempe: Also, sie werden erstens fachberaten durch die beiden Sonderstellen. Dort sind Mitarbeiter, die sich hauptberuflich ausschließlich mit diesem Bereich der Schadstoffbekämpfung beschäftigen. Dort ist schon ein großes Wissenspotential. Dann sind sie befugt – und das haben sie auch im Fall „Pallas“ ja gemacht – und wären sie auch gut beraten, sich Fachberater hinzuzuholen. Man hat jetzt zum Beispiel dann sich ja auch dieses Büros Möller bedient, um dort eben auch den nautischen und maschinentechnischen Sachverstand mit einbeziehen zu können. Man hat sich bei der Brandbekämpfung eines Spezialisten der Bundeswehr bedient. Man holt sich dann – soweit kein eigener Sachverstand in der ELG vorhanden ist und Spezialfragen zu klären sind, - holt man sich diesen Sachverstand übergesondert zu engagierende Sachverständige.

Abg. Kubicki: Das ist jetzt meine Frage. Ich muß immer dumm fragen, Herr Wempe. Nicht, daß ich das nicht wüßte, aber ich muß dumm fragen, damit Sie hier als Zeuge Auskunft geben können als Sachverständiger. Könnten aus Ihrer eigenen Kenntnis – Sie haben ja erklärt, auf Sie sei die Fachaufsicht ab 6. 11. übertragen worden. Können Sie aus eigener Kenntnis sagen, welche Sachverständigen die ELG-Gruppe zu Rate gezogen hat?

Wempe: Das ist einmal ein Havariebüro Möller – können Sie aus den ELG-Unterlagen ersehen, die Anschrift, beziehungsweise wer das ist. Die haben an der ELG-Sitzung, an dann laufenden ELG-Sitzungen teilgenommen, sind vertreten gewesen durch ausgebildete Nautiker, durch ausgebildete Maschineningenieure, und dieses Büro Möller ist auch dann nachher, als

die „Barbara“ längsseits gegangen ist bei der Bergung, sind sie vor Ort gewesen und haben die Maßnahmen fachlich begleitet. Und sie haben auch die ELG fortlaufend in ihren Maßnahmen beraten, dieses Havariebüro Möller.

Es ist auch am 6., ist zum Beispiel auch, wo es da um die Fragestellung ging: Hat es noch Sinn, und welches Konzept ist anzuwenden, um hier noch durch Abschleppen etwas bewirken können. Das ist noch die Entscheidung vor Kenntnisnahme, daß das Fahrzeug gebrochen ist, hat man auch den Sachverstand von Bugsier mit hinzugezogen. Man hat den Bergungsinspektor Meyer dort gefragt.

Abg. Kubicki: Und Sie sagten noch: Bei der Brandbekämpfung hat man jemanden von der Bundeswehr - -

Wempe: Bei der Brandbekämpfung hat die ELG einen Experten der Bundeswehr hinzugezogen, ja.

Abg. Kubicki: Wissen Sie wen?

Wempe: Kann ich Ihnen so aus dem Kopf jetzt nicht sagen.

Abg. Kubicki: Gut. – Wissen Sie aus Ihrer eigenen Kenntnis, auf wessen Vorschlag hin die jeweiligen Experten zu Rate gezogen wurden?

Wempe: Das ist eine Entscheidung gewesen, die die ELG selbst getroffen hat. Wer sie initiiert hat -

Abg. Kubicki: Das ist meine Frage.

Wempe: - kann ich Ihnen nicht sagen.

Abg. Kubicki: Gut, das war ja nur meine Frage. Ist aus Ihrer eigenen Kenntnis Ihnen bekannt, ob der ELG-Fall oder das Land Schleswig-Holstein seinerseits Angebote unterbreitet hat, notwendigen Sachverstand von außen oder Fachberatung der ELG zur Verfügung zu stellen? – Mich interessiert

nur, ob Sie das wissen. Wenn nicht, dann sagen Sie es.

Wempe: Nein, ich bin nicht in den ELG-Beratungen – bis auf dieser einen am 6. November – nicht zugegen gewesen. Insofern kann ich dazu nichts sagen. Ich kann über das Verhalten des Vertreters Schleswig-Holsteins keine Auskunft geben.

Abg. Kubicki: Gut. – Danke, ich habe keine weiteren Fragen.

Vorsitzender: Ja, Dankeschön. Ich habe dann als letzte Wortmeldung Frau Todsens-Reese noch drauf.

Abg. Todsens-Reese: Danke. Herr Wempe, ich habe einmal noch eine Frage zu diesem Komplex SBM, SLM und Unterschied zur ELG. Könnten Sie das vielleicht noch einmal erläutern, die unterschiedliche Organisation, die unterschiedliche Zuständigkeit? Und auch meine Frage: Gibt es aus Ihrer Kenntnis heraus Aufgabenbereiche dieser beiden Gruppen, die sich überschneiden? Oder liege ich falsch, wenn ich es so verstanden habe, daß beide Gruppen jeweils koordinieren Maßnahmen, Gerätebeschaffung, Geldbeschaffung, Finanzierung? Ist das bei mir ein Mißverständnis, oder ist es so, daß sich beide Gruppen jeweils darum kümmern? Wenn Sie mir das noch einmal erläutern könnten, wäre ich Ihnen dankbar.

Und eine andere Frage: Was wäre eigentlich passiert – rechtlich und von den Konsequenzen her -, was hätten Sie zum Beispiel unternommen, wenn die Landesregierung Schleswig-Holstein in dem konkreten Fall „Pallas“ aus Sorge davor, daß das Schiff in den Nationalpark Wattenmeer hineindriftet? Wenn die Landesregierung selber gehandelt hätte, wenn sie selber entschieden und gehandelt hätte – wären Sie dann in irgendeiner Weise vorgegangen und wenn ja wie?

Wempe: Zur letzten Frage: Solange das Schiff trieb, hätte das Land Schleswig-Holstein keine Möglichkeit zum Handeln gehabt, da Sie keine eigenen Einsatzkräfte

haben. Sie haben keine schleppfähigen Fahrzeuge, sie hätten auch auf dem freien Markt zu diesem Zeitpunkt und zu diesen See-gangsbedingungen keinen Privaten gefunden, der dort hätte tätig werden können. Die Fahrzeuge, die dazu in der Lage sind, das sind die beiden Mehrzweckschiffe, die der Bund betreibt, und die „Oceanic“. Insofern – dieses Konkurrenzverhältnis kann in diesem Fall nicht aufgetreten sein. Außerdem: Der Bund, beziehungsweise die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung wäre froh und glücklich, wenn andere noch Kapazitäten aus dem Hut zaubern könnten in solch einem Fall.

Abg. Todsens-Reese: Eine Zusatzfrage dazu: Hätte die Landesregierung nicht ein privates Unternehmen beauftragen können, wie der Reeder das ja auch gemacht hat?

Wempe: Gut, das Schiff, das trieb. Da kann jetzt jeder kommen und versuchen was zu machen, und dort eine Bergung zu veranstalten und zu versuchen, Geld zu verdienen. Das kann in solch einem Fall jeder machen. Allerdings, wenn dort jemand kommt, der in Wild-West-Manier tätig wird und meint, hier das dicke Geld zu verdienen, dann gibt es natürlich auch den hoheitlichen Aspekt. Es muß schon dann ein überzeugendes Konzept, ein geeignetes Fahrzeug sein, sonst würde der Bund versuchen, dies zu unterbinden und versuchen, mit geeigneterem Material – wenn er es denn hat – dort tätig zu werden. Zu diesen Zeiten, zu diesen See-gangsbedingungen ist mir nicht ersichtlich, daß auf dem freien Markt Fahrzeuge verfügbar waren, die dort hätten tätig werden können. Private Berger – meine ich – hätten so etwas dann schon längst unternommen.

Wenn Sie solche Fälle im geschützteren Bereich – zum Beispiel auf der Elbe – sehen, wenn dort ein Fahrzeug aufläuft, dann kann man doch manches Mal sehen - wie die Hyänen - wie sie dann auslaufen. Diese Situation hatten wir dort nicht. Insofern ist es schon einfach eine ganz natürliche Kapazitätsbeschränkung. Zurück zu - - Oder ist das so beantwortet?

Das Verhältnis oder die Beziehung SBM und SLM und ELG. SLM und SBM sind zwei Organisationen, die unabhängig von Schadenseintrittsfällen fortlaufend tätig sind und den Bereich Schadstoffbekämpfung zu bearbeiten, zu verwalten haben und vor allen Dingen auch weiterzuentwickeln haben. Ihr Auftrag ist also nicht nur nackte Verwaltung, sondern auch die Weiterentwicklung, das heißt, nach Konzepten für Neuentwicklungen zu gucken, Weiterentwicklungen – auf Bundesseite zum Beispiel die Ferndiagnose, die Überwache-DOs als Überwachungsflugzeuge, dort die Weiterentwicklung der Sensorik, so daß man wetterunabhängig ist, so daß man auch Ausmaße dichter Schichten ermitteln kann, um hier bekämpfungswürdige Dinge überhaupt festzustellen, und um auch dann im Bereich Strafverfolgung tätig werden zu können. Solche Dinge zu entwickeln, den Bau zu begleiten und dann diese Dinge auch zu unterhalten. Es sind erhebliche Investitionen getätigt, sowohl von Bundes- als auch von Länderseite, und diese Dinge sind verwaltungsmäßig zu begleiten. Eine Überschneidung tritt insofern ein bei der rein verwaltenden Tätigkeit beider, als daß die bei den Altbeschaffungen eine Mischfinanzierung war, und damit im Grunde genommen Länder- und Bundesseite in einem Boot saßen, sowohl das Finanzielle gemeinsam zu regeln hatten, als auch Beschaffungsmaßnahmen gemeinsam zu tätigen hatten. Nach dem neuen Bund-Länder-Übereinkommen ist es – wie ich schon sagte – getrennt, aber trotzdem wird dann in dem Koordinierungsausschuß, in dem dann Länder und der Bund vertreten sind, werden Beschaffungsmaßnahmen und die Fortentwicklung des Bekämpfungskonzeptes gemeinsam abgestimmt und gemeinsam entwickelt.

Über die konkreten Tätigkeiten der SLM bitte ich dann – einfach weil das Land Schleswig-Holstein dort ja quasi über die Bund-Länder-Vereinbarung drin ist – originär nachzufragen. Sofern es gewünscht ist, kann ich Ihnen die Aufgabenstruktur, den Aufgabenkatalog der SBM nachliefern, als

daß ich es ihnen dann mündlich hier jetzt unvollständig vortrage.

Vorsitzender: Schönen Dank. Der stellvertretende Vorsitzende möchte eine Abschlußfrage stellen.

Abg. Maurus: Sie haben eben – etwas länger zurück – eine Bemerkung gemacht, indem Sie also diesen interministeriellen Leitungsstab als gutes Gremium sehr positiv hervorgehoben haben. Mich würde noch einmal interessieren – und – also, mich würde interessieren: Ab wann waren Sie eigentlich in den Informations- und Meldeweg des Landes eingebunden?

Wempe: Ich muß jetzt richtigstellen. Ich meinte eben den interministeriellen Arbeitskreis zur Erstellung eines Unfallkonzeptes, desbezogen.

Abg. Maurus: Gut, dann habe ich Sie verkehrt verstanden. Die Frage bleibt trotzdem stehen.

Wempe: Die Frage – seit Einberufung des Krisenstabs ist die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung fortlaufend dort beteiligt gewesen, also die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord ist dort mit tätig gewesen und hat dann – ja – sowohl die schifffahrtspolizeiliche Komponente, als auch dann andere Fragen, die den schifffahrtspolizeilichen Vollzug betreffen, dort mit einzubringen, nicht einbringen konnte - ich. – weil - dort ist es auch nicht Sinn. Der Bundesvertreter in der ELG – ist in der ELG tätig. Ich kann dann in diesem Falle nicht quasi über diesen Krisenstab - als Fachaufsicht über den ELG-Vertreter - mich über den ELG-Vertreter stellen. Dort mußte eine gewisse Trennung gezogen werden. Aber die Wasser- und Schifffahrtsdirektion war von Beginn an der Einrichtung dieses Krisenstabs mit beteiligt und war an den Entscheidungen mit beteiligt.

Bei der Einrichtung dieses Krisenstabs kann ich aus meiner Sicht – aus meiner eigenen Beurteilung nur sagen, daß ich es als sehr förderlich angesehen habe, daß dieser einge-

richtet wurde, und die ELG - insbesondere von der küstennahen Bekämpfung, von den Einzelbekämpfungen und von den Organisationsmaßnahmen dazu - entlastet wurde, und hier im Lande eine Zentralisierung der Entscheidungen durchgeführt wurde, so daß hier eine gewisse Trennung stattgefunden hat, die für die Bekämpfung dieses Unfalls – aus meiner Sicht – ausgesprochen förderlich war. Es hat ein Papier gegeben über die Aufgabentrennung – 8-Punkte-Papier ist es – glaube ich – gewesen, wo festgelegt wurde, wie die Aufteilung der Zuständigkeiten Krisenstab und ELG ist. Man kann darüber im nachhinein sicherlich streiten, ob dies mit der Bund-Länder-Vereinbarung auf I-Tüpfelchen so übereinstimmte und so auch gewollt war. Auf jeden Fall hat diese Zusammenarbeit – meine ich – sehr gut funktioniert und war für diese Unfallbekämpfung sehr förderlich.

Abg. Maurus: Ich darf Sie noch mal bitten, diesen Begriff „Krisenstab“ etwas klarer zu definieren. Entweder zeitlich – meinen Sie die interministerielle Leitungsgruppe, oder meinen Sie den Arbeitsstab des Umweltministers?

Wempe: Ich meine die - -. Den interministeriellen, das, was stattgefunden hat im – wie nennt sich das – nicht Lagezentrum – im Innenministerium, was dort stattgefunden hat. Ich müßte jetzt auf meinen Zettel gucken, wie er sich genau titulierte ist. Nageln Sie mich bitte darauf nicht fest.

Abg. Maurus: Gut, das war der interministerielle Leitungsstab. Das heißt, Sie waren ab 11.11. dort eingebunden?

Wempe: Ja, bis zur letzten Sitzung ist die Seefahrts- und Schifffahrtsdirektion immer durch einen Mitarbeiter dort vertreten gewesen.

Abg. Maurus: Vielen Dank.

Wempe: Der Informationsfluß zwischen – muß ich auch – entschuldigen Sie, wenn ich das noch eben ergänze – ist dabei zwischen

Land – zwischen dem Umweltministerium, dem Innenministerium und auch den beiden Gremien Direktion und Amt ausgesprochen gut gewesen. Die Zusammenarbeit war sehr konstruktiv.

Vorsitzender: Ja, schönen Dank, Herr Wempe, Sie haben uns erschöpfend alles, was wir wissen wollten, beantwortet. Dafür danke ich Ihnen herzlich und wünsche Ihnen einen guten Heimweg.

Wempe: Danke.

Vorsitzender: An die Ausschußmitglieder nur meine Mitteilung: Wir schließen selbstverständlich diese Ausschußsitzung, aber in einer Woche 10:00 Uhr haben wir weitere Zeugen bereits geladen und werden hier erscheinen.

Schluß: 17:40 Uhr