

Schleswig-Holsteinischer Landtag

Stenographischer Dienst und Ausschußdienst

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

„Pallas“-Untersuchungsausschuß

4. (2. öffentliche) Sitzung

am Montag, dem 1. Februar 1999, 10:00 Uhr
im Sitzungszimmer 249 a des Landtages

Anwesende Abgeordnete

Dr. Jürgen Hinz (SPD)

Vorsitzender

Hermann Benker (SPD)

Günter Fleskes (SPD)

Ingrid Franzen (SPD)

Dr. Ulf von Hielmcrone (SPD)

Gerhard Poppendiecker (SPD)

Heinz Maurus (CDU)

Klaus Schlie (CDU)

Frauke Tengler (CDU)

Herlich Marie Todsens-Reese (CDU)

Karl-Martin Hentschel (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Wolfgang Kubicki (F.D.P.)

Anke Spoorendonk (SSW)

Weitere Abgeordnete

Berndt Steincke (CDU)

Fehlende Abgeordnete**Weitere Anwesende**

siehe Anlage

Tagesordnung:	Seite
Vernehmung von Auskunftspersonen:	
Werner Hummel , Kapitän, Marine Claims Partner Germany GmbH	4
LBD Peer Rechenbach , Feuerwehr Hamburg	22
Uwe Klein , Geschäftsführer der DGzRS, MRCC Bremen	41
Carsten-Söhnke Wibel , Schiffssingenieur, Gemeinnützige Gesellschaft für angewandten Umweltschutz und Sicherheit im Seeverkehr mbH	67

Beginn: 10:18 Uhr

Vorsitzender: Meine Damen und Herren! Ich eröffne die vierte Sitzung des Untersuchungsausschusses. Herr Kapitän Hummel, Sie sind heute vor dem „Pallas“-Untersuchungsausschuß als Auskunftsperson erschienen. Das Beweisthema, zu dem Sie sich äußern sollen, ist Ihnen mit der Ladung mitgeteilt worden.

Bevor Sie sich zu dem Beweisthema äußern, muß ich Sie noch auf folgendes hinweisen.

Abg. Benker: Herr Vorsitzender, ich möchte Sie darauf aufmerksam machen, daß das Fernsehen immer noch im Raume ist.

Vorsitzender: Oh, Entschuldigung. Meine Herren von den Medien, es sind während der Sitzung im Raume keine Aufnahmen gestattet. Die Geräte sind draußen vor der Tür zu deponieren. Ich bitte Sie, Ihre Aufnahmen einzustellen.

In Fortführung meiner bisherigen Belehrung muß ich Sie, Herr Kapitän Hummel, bevor Sie sich zu dem Beweisthema äußern, 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 - 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, Herr Kapitän Hummel, erfolgt nicht aus Mißtrauen Ihnen gegenüber, sondern weil ich dazu gesetzlich verpflichtet bin.

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

Herr Kapitän Hummel, Sie haben das Wort.

Hummel: Meine Name ist Werner Hummel. Ich bin am 18.12.1939 in Brunsbüttel geboren. Ich habe nach Abschluß der Mittelschule im Mai 1956 mit der Seefahrt in der Deckslaufbahn begonnen. Ich bin auf drei Kümos gefahren, eineinhalb Jahre, ein Deutscher, zwei Holländer. Anschließend bin ich zur Hapag gewechselt, wo ich bis zum Offiziersanwärter im Herbst 1963 gefahren bin. Dann „Elsfleth“ A 5 bis März 1965; dann zur Reederei Howaldt, zwei Jahre auf der „Sabine Howaldt“ als 2. und 1. Offizier, anschließend A 6 wiederum „Elsfleth“; Augenfehler entdeckt, Landlaufbahn, Versicherungsabteilung der Hapag. Alle zwei Jahre eine Reise im Namen der Jobrotation als 2. und 1. Offizier.

Ausgebildet worden zum Trouble Shooter, praktisch, 13 Jahre anschließend im Rahmen der Hapag, später Hapag-Lloyd, weltweite Havarie-Einsätze gemacht. Ab Juli 1983 Skandinavien, underwriters, die Vertretung der skandinavischen Versicherer in Deutschland, zunächst stellvertretender und ab 1. Februar 1985 Geschäftsführer. Die Interessen der skandinavischen Kaskoversi-

cherer und Lost and Fire-Versicherer an den deutschen Küsten vertreten, darunter jede Menge Bergungsfälle, insbesondere in der Nordsee.

Anschließend ab Januar 1991 selbständiger Havarie-Sachverständiger, beauftragt durch Versicherer „P&I Clubs“, Reedereien und Werften.

Ab Januar 1995 hauptamtlich befaßt mit der Untersuchung des „Estonia“-Unglücks im Auftrag der Meyer-Werft.

Vorsitzender: Schönen Dank, Herr Hummel. Und nun bitte ich, sich zum Beweisthema, so wie es mit der Ladung übersandt wurde, zu äußern.

Hummel: Die Havarie der „Pallas“ habe ich selbst nur in den Medien verfolgt. Nachdem mir die Ladung durch Frau Tschanter übermittelt wurde, habe ich mich etwas schlauer gemacht. Ich habe mir den Bericht des Kapitäns der „Oceanic“ von der Bugsier besorgt und Unterlagen von Herrn Seier vom Deutschen Nautischen Verein. Ich habe diese zeitliche Zusammenstellung bekommen, Kopien der Seenkarten mit den eingetragenen Driftpositionen und den verschiedenen Aktivitäten der „Mellum“, „Neuwerk“, „Meerkatze“ und „Oceanic“.

Darüber hinaus habe ich eine Zeitaufstellung der „GAUSS“ aus Bremen bekommen, die praktisch mit den Ereignissen auf der „Pallas“ beginnt, als sie sich noch in dänischen Gewässern befand und parallel dazu den Einsatz der „Oceanic“ bei der „Ruby XL“, und die dann praktisch endet mit dem Auflaufen der „Pallas“ vor Amrum.

Das alles habe ich mir durchgesehen und mit Kapitän Meyer von der Bugsier ein Gespräch geführt oder auch zwei. Und das ist die Basis meines Wissenstandes.

Ich muß noch eines hinzufügen. Darüber hinaus hat Frau Tschanter mir einen etwa 12 cm dicken „Pressespiegel“ geschickt, den ich natürlich auch „diagonalisiert“ habe.

(Heiterkeit)

Vorsitzender: Ich bitte um Entschuldigung; das war nicht als Körperverletzung gedacht.

(Heiterkeit)

Wollen Sie nun vortragen, oder sollen wir fragen, oder wollen Sie aus Ihrer Sicht schildern, was Sie als Experte meinen, was tatsächlich an Fehlern oder Versuchen, die möglicherweise als Fehler darzustellen sind, abgelaufen ist.

Hummel: Herr Vorsitzender, ich sehe mich nicht in der Lage, aufgrund von Presseberichten und den zeitlichen Zusammenstellungen, die mir vorliegen, hier eine qualifizierte Stellungnahme abzugeben über den Einsatz, der da teilweise unter Lebensgefahr von meinen Herren Kollegen durchgeführt worden ist. Ich werde also keine Schilderung abgeben über das, wie es nach meiner Auffassung stattgefunden hat oder stattfinden hätte sollen. Dafür ist das Material, das mir zur Verfügung steht, nicht ausreichend. Ich möchte Sie also bitten, Fragen zu stellen; diese werde ich nach bestem Wissen und Gewissen beantworten.

Vorsitzender: Danke. Damit eröffne ich die Fragerunde. Die Mitglieder des Ausschusses können jetzt Fragen stellen. Ich selbst verzichte zunächst.

Der Herr zweite Vorsitzende verzichtet auch. - Herr Benker.

Abg. Benker: Dann geht es in den Fragen eigentlich nur darum, ob Sie bei der Befragung anderer, die unmittelbar beteiligt waren, über Fehler informiert worden sind, die aus deren Beurteilung dort vorgefallen sind.

Das bezieht sich erstens auf Fehler hinsichtlich der Koordination und zweitens auf unter Umständen mangelnde Hilfestellung durch angeforderte Stellen oder was auch immer.

Die Vorhaltung war ja „Fehler bis zur Strandung“. Ist Ihnen bei der Befragung von Beteiligten von Fehlern in der Koordination

Mitteilung gemacht worden oder sind andere Fehler genannt worden?

Hummel: Ich glaube nicht, daß man Kapitän Meyer von der Bugsier als Beteiligten bezeichnen kann. Oder bezeichnen Sie ihn als Beteiligten?

Abg. Benker: Nein, nicht unbedingt.

Hummel: Das gilt wohl auch für Herrn Gerd Seier, dessen Zusammenstellung ich gelesen habe und auch für das Institut GAUSS in Bremen, das ich vorhin schon genannt habe. Mit anderen Personen habe ich nicht gesprochen.

Vorsitzender: Ich habe hier einen formalen Fehler gemacht. Da sich auch der Obmann der SPD-Fraktion nicht gemeldet hatte, hätte ich eigentlich sofort den Obmann der CDU fragen müssen. Herr Schlie, Sie haben nun das Wort.

Abg. Schlie: Nach Ihren Ausführungen, Kapitän Hummel, die Sie hier gemacht haben, habe ich eigentlich nur eine Frage: Können Sie sich vorstellen, warum Sie von der SPD-Fraktion benannt und hier eingeladen worden sind? Haben Sie eine Vorstellung darüber, warum gerade Sie dazu auserkoren sind?

Hummel: Ich höre von Ihnen zum ersten Mal, daß ich von der SPD-Fraktion eingeladen worden bin. Ich bin von Frau Tschanter als Geschäftsführerin aufgefordert worden, hier zu erscheinen. Das ist alles, was ich weiß.

Vorsitzender: Herr Schlie, ansonsten hätte ich Ihre Frage auch nicht zugelassen; sie gehört nicht zum Beweisthema. - Ich rufe jetzt Herrn Hentschel auf.

Abg. Hentschel: Seit das Unglück passiert ist, haben wir in der Öffentlichkeit von zahlreichen nicht beteiligten Personen öffentliche Mitteilungen und Stellungnahmen zu dem Unglück gehört, wie man alles hätte besser machen können. Ich würde gern von Ihnen hören, was Sie von diesen Kommentaren

halten, die in der Öffentlichkeit einen sehr breiten Raum während des Unglücks eingenommen haben.

Abg. Kubicki: Ich beanstande diese Frage. Herr Hentschel, Sie müssen konkret sagen, welche Äußerungen Sie meinen. Sonst würden Sie dem Zeugen etwas aufbürden, was er gar nicht leisten kann. Sie müssen fragen, ob er diese oder jene Äußerung, die Sie zitieren dürfen, für richtig oder falsch hält. Ansonsten ist das allgemeines Gestoche. Ich beanstande diese Frage, Herr Vorsitzender.

Abg. Hentschel: Ist es nicht möglich, daß der Zeuge selber entscheidet, ob er dazu etwas sagt?

Abg. Benker: Der Vorhalt muß konkretisiert werden.

(Zurufe)

Vorsitzender: Es muß konkret dem Zeugen ein Vorhalt gemacht werden können und der Zeuge nicht von zweiter oder dritter Informationsebene gefragt werden. Herr Hentschel, Sie haben Ihr Fragerecht zunächst verbraucht, und ich rufe Herrn Kubicki auf.

Abg. Kubicki: Herr Hummel, von dem, was ich über Sie aus den Medien erfahren habe, habe ich den Eindruck, daß Sie ein herausragender Sachverständiger sind. Kurz bevor wir mit unserem Untersuchungsausschuß fertig sind, werden wir Sie wahrscheinlich noch einmal als Sachverständigen hören.

Ich habe eine konkrete Frage und bitte Sie, die nur dann zu beantworten, wenn Sie aus Ihrem Kenntnisstand heraus dazu in der Lage sind, den Kenntnisstand, was die konkrete Situation angeht. Es ist öffentlich und - auch was mich persönlich angeht - von mehreren Leuten die Frage erörtert worden, ob das Geschirr, das die beiden Bundesschiffe an Bord hatten, sprich Herstellen einer Nylonverbindung, bei den Witterungsverhältnissen, der Größe des zu bergenden Objektes und den Kräften, die die beiden Bundesschiffe aufgrund eigener Maschinenleistung hatten,

überhaupt in der Lage war, eine entsprechende Bergung durchzuführen. Meine Frage an Sie als Sachverständiger: Unterstellt 10 Windstärken, unterstellt Wellenhöhen von 4 bis 5 m bei einem 156 m langem Schiff, vollbeladen - reicht das Herstellung einer Nylonverbindung aus, oder hätte da eine andere Verbindung hergestellt werden können und müssen, um eine erfolgreiche Bergung durchzuführen?

Hummel: Also, das ist eine Gratwanderung, wenn ich mich zu Dingen äußern soll, bei denen ich nicht selbst dabei gewesen bin. Wir alle kennen natürlich das Ergebnis dieser Polypropylenleinenherstellung. Aus dem wenigen, was ich zu dieser Thematik weiß, kann ich nur sagen, daß es wohl unter den obwaltenden Umständen derzeit nicht möglich gewesen ist. Sonst hätten sie es wahrscheinlich gemacht; denn beide Schlepper sind natürlich auch mit Schleppdrähten ausgerüstet. Dann hätten sie als weiteren Schritt sicherlich den Schleppdraht übergeholt. Offensichtlich konnten sie es nicht. Sonst hätten sie es wahrscheinlich gemacht. Denn es ist jedem bekannt. Ich meine, daß man daraus, ganz besonders aus dem Einsatz der „Mellum“ im Verlaufe dieser Tage, schließen muß, daß die durchaus wußten, was sie gemacht haben. Bloß, es waren gewisse Grenzen gesetzt durch die Wetterumstände und nachher auch durch das Verhalten des Havaristen selbst mit permanenter Steuerbordruderlage und dem Feuer an Bord. Herr Kubicki, wie gesagt, ich begeben mich da aufs Glatteis, weil mein Kenntnisstand nicht ausreicht, um das qualifiziert zu beantworten.

Herr Vorsitzender, ich möchte noch hinzufügen zu meiner Einleitung: Ich bin im letzten Februar durch das GAUSS-Institut in Bremen gebeten worden, im Rahmen eines Seminars oder Kolloquiums zum Thema „Sicherheit in der Deutschen Bucht“ einen Vortrag zu halten, den ich - nachdem ich ihn schon eingereicht hatte - kurzfristig absagen mußte aufgrund einer Reise ins Ausland und den für mich dann der Geschäftsführer des

Vereins Bremer Seeversicherer gehalten hat, Kapitän Peter Zahalka. Beide Vorträge sind natürlich nicht identisch, wir haben auch zwei unterschiedliche Beispiele, die wir jeweils selbst federführend gemanagt hatten, angeführt, aber ansonsten ist das genau die Thematik. Falls Sie Interesse an diesen Vorträgen haben, ich habe sie mitgebracht, das ist genau das Thema hier: „Oceanic“, wenn ja, warum und so weiter.

Vorsitzender: Wir nehmen das Material gern zu unseren Unterlagen. Wenn Sie uns die überlassen würden, würden wir entsprechende Reproduktionen machen. - Herr Kubicki!

Abg. Kubicki: Auch diese Frage ist möglicherweise - ich sage das gleich - eine Überforderung. Ich habe der ersten zusammenfassenden Darstellung des Umweltministers entnommen, daß eine Schleppverbindung, die zwischen dem Havaristen und der „Ruby XL“ bestand, von der „Ruby XL“ gelöst wurde, weil sie ihrerseits wegen möglicher Beschädigungen am Rumpf zunächst in sichere Gewässer fahren wollte. Ist das aus der Sicht eines Sachverständigen eine übliche, richtige, notwendige Vorgehensweise, oder ist möglicherweise dadurch, daß eine bestehende Schleppverbindung gekappt wurde, eine Entwicklung eingeleitet worden, die anschließend nicht mehr zu beherrschen war?

Hummel: Die „Ruby XL“ hat die Schleppverbindung gelöst, die schon zur „Oceanic“ bestand?

Abg. Kubicki: Nein, nicht zur „Oceanic“, sondern zum Havaristen, zur „Pallas“.

(Zurufe)

Vorsitzender: Herr Kubicki, die „Ruby XL“ hatte einen totalen Maschinenausfall und konnte nicht mehr aus eigener Kraft handeln. Wir klären das zunächst ab. - Frau Spoorendonk!

Abg. Spoorendonk: Ich habe zwei Fragen. Die eine Frage bezieht sich auf die erste Situation. Mir ist von dänischen Behörden gesagt worden, daß das Schiff vor Anker lag, daß das Schiff um Hilfe bat, als der Brand ausgebrochen war. Es dauerte lange, ehe man um Hilfe bat. Als man das tat, lag das Schiff vor Anker. Meine Frage ist: Ist das üblich? Denn mir ist gesagt worden, daß dadurch die Schleppversuche sehr viel schwieriger wurden, weil man erst einmal die Ankerverbindung kappen mußte. Ist es eigentlich üblich, daß ein Schiff in so einer Situation einen Anker wirft?

Hummel: Sie meinen, als das Schiff noch in dänischen Gewässern war?

Abg. Spoorendonk: Ja.

Hummel: Das kann ich aus den mir vorliegenden Unterlagen nicht erkennen. Meine Karte beginnt am Südende der dänischen Gewässer. Da lag das Schiff nicht vor Anker, sondern trieb oder fuhr sogar. Die Maschine ist ja nach den mir vorliegenden Unterlagen erst ausgefallen, als das Schiff schon in deutschen Gewässern war. Was davor alles passiert ist, weiß ich nicht.

Zu Ihrer generellen Frage! Ich weiß nicht, wie lange der Feuersausbruch in der Holzladung der „Pallas“ zurückliegt. Es kann durchaus sein, daß das schon zwei Tage vorher war. Das Schiff stand ja praktisch voll in Flammen. Normalerweise fängt das Feuer nicht gleichzeitig in allen Luken an - es sei denn, daß da Feuer gelegt worden ist, wovon man ja nicht ausgehen kann. Ansonsten fängt Feuer irgendwo an durch einen Kabelschaden, Kurzschluß, wie auch immer. Auch Schweißarbeiten sind eine häufige Ursache für Feuer auf See. Beim Lüfterauswechseln habe ich einen großen Fall untersucht.

Wenn das Wetter entsprechend ist und sie in Ruhe ihr Feuer löschen wollen und sie in Landschutz sind - was man sich an der dänischen Westküste bei der Wetterlage schwer vorstellen kann -, warum auch nicht! Tatsache ist ja, daß das Schiff beide Anker wieder

hochgehabt hat; denn als es nachher - das entnehme ich aus den zeitlichen Darstellungen hier - auf die Sände vor Amrum trieb, ist ja zunächst der Backbordanker geworfen worden. Als die Schleppverbindung wiederum hergestellt war, ist die Ankerkette abgebrannt worden in einem halsbrecherischen Manöver, und dann ist wieder angeschleppt worden. Dann ist leider Gottes der Schleppdraht, der sich auf der „Pallas“ befand, in dem dazugehörigen Auge, als die „Mellum“ gerade wieder angeschleppt hatte, 20 Minuten oder eine halbe Stunde später gebrochen, und das Schiff ist dann wieder in Drift gegangen. Dann ist der Steuerbordanker weggeschmissen worden, und von dem ist sie dann in die Position getrieben, daß das aufgelaufen ist. Soweit zu den beiden Anker!

Daraus muß man meines Erachtens schließen: Als das Schiff in deutsche Gewässer hineintrief und die ganze Aktion begann, verfügte es über zwei einsatzbereite Anker - wie der Ablauf später gezeigt hat.

Abg. Spoorendonk: Ich habe eine weitere Frage. Könnte man sich vorstellen, daß man das Schiff hätte stranden lassen sollen, statt es abzuschleppen? Wäre das aus Ihrer Sicht eine Überlegung gewesen? Denn in der Öffentlichkeit ist rübergekommen, daß es bei den Schleppversuchen große Probleme gegeben hat, nicht nur damit, was Sie jetzt ansprachen, sondern auch damit, daß das Leck anscheinend durch einen Schleppversuch entstanden ist. Hätte es die Überlegung geben sollen, das Schiff einfach stranden zu lassen?

Hummel: Es ist ja gestrandet.

Abg. Spoorendonk: Ja, aber ohne Versuche zu unternehmen, es zu bergen oder an den Haken zu nehmen.

Hummel: Es ist nur eine Frage der Zeit, wenn Sie meinen, daß der Riß im Rumpf durch Abschleppversuche entstanden ist - ich weiß es nicht. Ich kann mir vorstellen, daß das die ganze Sache praktisch nur etwas

vorverlegt hat. Wenn das Schiff da in diesen Grundseen sitzt und immer weiter treibt - - Wir haben ja nun einmal durchgehend Südwest- oder Nordwestwinde und wieder zurück als Folge der Tiefdruckgebiete. Das blieb noch einige Zeit so. Es wäre eine reine Frage der Zeit gewesen, dann wäre das gleiche eingetreten.

Das ist eine Frage, die Sie vielleicht dem Kapitän Meyer von der Bugsier stellen müßten. Nach meiner Auffassung, wenn sie gar nichts machen, wenn sie das Schiff kontrolliert stranden lassen - es gibt keinen Bereich an der ganzen Westküste, der vor diesen Wetterlagen geschützt ist, leider Gottes. Das einzige - hinterher ist man immer schlauer als vorher -, was man sagen könnte, ist, die „Mellum“ hätte ihn lieber rein in die Nordsee und weg von der Küste ziehen sollen. Wenn die beiden Polypropylenleinen der „Mellum“ zwei bis drei Stunden länger gehalten hätten, wäre sie bis in den Schutz von Helgoland gekommen. Dann hätte da nichts stattgefunden. Das ist auch mit sehr viel Pech verbunden gewesen. Sicherlich gibt es da Sachen, die nicht optimal gelaufen sind, zum Beispiel der Hubschrauber. Das ist ein ganz gravierender Punkt. Wer das zu vertreten hat, weiß ich nicht.

Vorsitzender: Herr Kubicki, haben Sie das jetzt geklärt?

Abg. Kubicki: Ja, ich das gefunden. Es war nicht die „Ruby XL“, sondern es war die „Alex Gordon“. Der Umweltminister hat uns berichtet: Am 2. November 1998 hätten die „Mellum“ und die „Alex Gordon“ versucht, den Havaristen bei ruhigem Wetter freizuschleppen, ohne Erfolg, weil die Leine der „Mellum“ gerissen sei. Am 3. November habe keine Schleppverbindung mehr bestanden. Die Schleppverbindung zur „Alex Gordon“ sei aufgegeben worden, weil die „Alex Gordon“ in den Hafen Wittdün zurückgelaufen sei, um eine Beschädigung am Rumpf untersuchen zu lassen.

Es mag die schlichte Vorstellung eines Binnenländers sein: Ist es denn sinnvoll, eine bestehende Schleppverbindung aufzugeben?

Hummel: Wir reden jetzt über den Zeitpunkt 3. November, 4. November?

Abg. Kubicki: Das Schiff war gestrandet, ja.

Hummel: Und zwar seit einigen Tagen, da saß er schon fast eine Woche.

(Zurufe)

29.10., 9:00 Uhr: „Pallas“ sitzt fest, Abschleppversuche sind vergebens. - Da saß er schon drei, vier Tage, bei Niedrigwasser sitzt er fest, bei Hochwasser geht er immer ein bißchen weiter rauf. Ich kann nicht beurteilen, ob zu dem Zeitpunkt überhaupt noch realistische Aussichten bestanden haben, das Schiff da wieder runterzukriegen. Wenn dem so war - fragen Sie bitte die Herren vor Ort -, dann ist es natürlich sinnvoll, die Schleppverbindung in jedem Fall bestehen zu lassen, um zu verhindern, daß er immer weiter rauftreibt, was er ja sonst tut. Wenn es aber so war, daß das Schiff sowieso schon verloren war und das Schiff derart festsaß und anfang, eingespült zu werden, was ja wohl zu irgendeinem Zeitpunkt auch der Fall gewesen ist, dann ist es praktisch egal.

Abg. Kubicki: Es war ein weiterer Schlepper, die „Englishman“, angefordert, und die beiden, „Alex Gordon“ und „Englishman“, sollten versuchen, ihn herunterzuziehen. Zwei oder drei Tage später hat es eine erneute Schleppverbindung gegeben. Als ich das gehört habe, war meine Frage - zugegebenermaßen laienhaftes Verständnis - folgende: Es macht relativ wenig Sinn, ein Schiff zwei oder drei Tage bei Hochwasser sozusagen immer weiter auflaufen zu lassen, es wäre doch viel sinnvoller gewesen, es zu halten.

Hummel: Ja, das ist richtig. Das würde ich unter diesen Voraussetzungen auch so sehen.

Abg. Kubicki: Wenn das so wäre, würden Sie mir da zustimmen?

Hummel: Ja, sicher. Man muß die verschiedenen Interessen unterscheiden, die da eine Rolle gespielt haben, was wahrscheinlich auch nicht gerade dazu beigetragen hat, die Sache einfacher zu machen, daß der Reeder den Schlepper „Alex Gordon“ und später auch noch die „Englishman“ zusätzlich kontrahiert hat, die quasi - auf deutsch gesagt - immer dazwischen rumgefummelt haben und die sowie nicht einfache Situation zusätzlich verkompliziert haben. Erfolgt gehabt haben sie ja offensichtlich null. Das ist etwas, was einen immer wieder wundert und auch mich gewundert hat, daß die für dieses Gebiet zuständigen deutschen Behörden ausländischen Reedern, deren Schiffe hier eine solche Gefährdung verursachen, die sich auch vollzogen hat, gestatten mit Sub-standard-tonnage-Schiffen - beide Schiffe sind ja praktisch nur Versorger und keine Bergungsschlepper, auch wenn sie als solche ausgegeben werden - hierzwischen rumzufummeln. Das wundert mich.

Ich habe eine Bergung auf der Unterelbe mitgemacht, wo das Wasser- und Schiffsamt Brunsbüttel gekommen und ganz klar gesagt hat: Jetzt kommt hier Bugsier, und die fassen an, und alle Probleme klären wir später. Wenn ihr meint, ihr wollt für 5.000 DM billiger etwas haben, ist das euer Privatvergnügen. Wir ordnen hiermit an: Der Schlepper X faßt an und zieht das Ding da runter, und zwar sofort.

Das wurde von allen akzeptiert, und es hat keine Komplikationen gegeben. Es ist offensichtlich möglich, daß die Behörden solche Vollmachten haben. Dieser Vorgang liegt schon einige Jahre zurück, das war in den achtziger Jahren. Ich weiß nicht, ob sich da etwas geändert hat.

Vorsitzender: Frau Tengler!

Abg. Tengler: Herr Hummel, aufgrund der Ihnen vorliegenden Pressemitteilungen konnten Sie die an Sie gerichtete Frage im

Beweisantrag nicht beantworten, dafür habe ich großes Verständnis. Nichtsdestotrotz haben Sie sich eben eingelassen und gesagt, während des Schleppvorganges habe es sehr viel Pech gegeben für die Abschlepper und die Abschleppfahrzeuge. Sie haben auch gesagt, es sei allerdings viel mit dem Hubschraubereinsatz schiefgelaufen. Ich bitte Sie, das aus Ihrer Sicht noch einmal zu konkretisieren.

Hummel: Ich habe nicht gesagt, daß viel schief lief. Ich habe gesagt, daß es nicht optimal gelaufen ist. Ich verweise immer nur auf die mir vorliegenden Unterlagen, was ich diesen Unterlagen entnehmen kann. Ich bin weder dabeigewesen, noch habe ich Tagebücher oder sonstige detaillierte Aufzeichnungen über den Ablauf. Ich habe nur das, was ich eingangs gesagt habe. Auf Basis dieser Unterlagen und der Zeitfolge, geschildert in der GAUSS-Zusammenstellung, aber auch im Bericht des Kapitäns des Schleppers „Oceanic“ wie auch in der Zusammenstellung von Herrn Seier von dem Deutschen Nautischen Verein, meine ich erkennen zu können, daß der Hubschrauber, der endlich am Nachmittag des 26. - glaube ich, war es - kam, einige Stunden früher hätte kommen müssen. Was ich mit „unglücklichen Umständen“ bezeichne, ist, daß bei dem kleinen Wetterfenster, das sie mit nur Windstärke 5 bis 6 hatten - in der Nordsee geht es alles relativ schnell, die Seestärke sehr schnell aufbauend, aber auch schnell wieder abbauehend, wenn der Wind nachläßt -, Zeit verlorengegangen ist, weil der Hubschrauber erst nachmittags kam. So muß ich das hieraus interpretieren. Ich bitte das aber mit Vorsicht zu genießen, weil ich dazu weiter nichts sagen kann. Ich nehme an, daß vor diesem Ausschuß auch die Leute befragt werden oder sogar schon befragt worden sind, die wirklich dabei waren, zum Beispiel die Kapitäne der „Oceanic“, der „Mellum“, der „Neuwerk“ und die Leute vom Zentralkopf Cuxhaven, die das alles geleitet haben.

Abg. Schlie: Herr Kapitän Hummel, Sie haben über eine Havarie berichtet, die Sie

selbst vor Ort miterlebt haben, wo entschieden wurde, daß nicht die vom Reeder beauftragten Schlepper das Geschehen weiter bestimmen, sondern die offiziellen. Ich darf da einmal nachfragen: Wer hat die Entscheidung vor Ort getroffen, daß das so geschehen soll?

Hummel: Ich kenne den sogar persönlich. Das war ein Kapitän, der damals der Verkehrslenkung der Schleuse Brunsbüttel angehörte, Wasserschiffahrts- oder Wasserbauamt Brunsbüttel. In dieser Eigenschaft wurde er mit der Wasserschutz rausgeschickt. Unser Schiff, das war ein Pole, der saß auf der anderen Seite, bei fallendem Wasser. Die Reederei wollte noch ein bißchen rumtändern: Jetzt kommt von uns selbst ein Schlepper, und wir lassen ihn eben sitzen.

Das Wasser fängt an wegzulaufen. Dann hat der Angestellte angeordnet - er hatte auch die Autorität und Vollmacht, das zu tun -: Jetzt kommt Bugsier - 18 oder 13, oder wer es gerade war, und noch ein zweites Schiff - und zieht ihn sofort runter. Alles andere regeln wir später.

Das fand ich persönlich sehr gut.

Abg. Schlie: Ich wollte nur wissen, ob es sich dort um einen Behördenvertreter handelte.

Hummel: Ja, das war ein Behördenvertreter.

Abg. Schlie: Eine zweite Frage, unter der Maßgabe dessen, was Sie am Anfang gesagt haben, daß es natürlich eine hypothetische Betrachtung ist, aber einfach einmal aus ihrer fachlichen Beurteilungsmöglichkeit heraus gefragt: Sie selber haben etwas zu den Anker gesagt, die dort gelegt wurden oder nicht. Hätte es weitere Möglichkeiten zur Stabilisierung der „Pallas“ gegeben, wenn ja, welche? Würden Sie denken, daß das - abgesehen davon, daß man die Verhältnisse vor Ort im einzelnen nicht beurteilen kann - eine Chance gewesen wäre, hier eventuell eine Schleppverbindung herzustellen?

Hummel: Über welchen Zeitraum reden Sie jetzt?

Abg. Schlie: Ich rede für den ersten Zeitraum, die ersten Tage, nachdem die Besatzung der „Pallas“ geborgen worden ist, in der Zeit vom 25. bis 28., vor dem Aufsetzen.

Hummel: Wiederum mit der Einschränkung, daß ich mich nur darauf beziehen kann, was mir vorliegt. Nach meinem Eindruck hätte praktisch, nachdem die „Oceanic“ auch vor Ort war, nur mehr geschehen können - das war ja auch geplant -, wenn der angeforderte Hubschrauber auch zum Materialtransport schneller dagewesen wäre. Der Kapitän der „Oceanic“ schreibt: Im Laufe des Vormittags ist der Hubschrauber angefordert worden, und er traf ein nachmittags um 15 Uhr und noch etwas.

Das ist nach meiner Auffassung der Wendepunkt der ganzen Geschichte gewesen.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Zunächst möchte ich das Geheimnis lüften: Wir haben dem Ausschuß vorgeschlagen, Sie zu hören, weil Sie als Sachverständiger in Havarie- und Bergungsfragen gelten. Das hat sich ja auch herausgestellt.

Ich habe einige Fragen. Sind Sie der Auffassung, daß die beiden Bundesschiffe „Mellum“ und „Neuwerk“ prinzipiell, grundsätzlich optimal geeignet sind, die Bergung solcher Schiffe wie die der „Pallas“ oder größerer durchzuführen?

Hummel: Das ist das Thema des Vortrages gewesen, den ich letztes Jahr halten sollte. Zur Vorbereitung dieses Vortrages ist mir zur Verfügung gestellt worden von seiten der GAUSS eine ganze Reihe von Unterlagen, so auch ein Germanischer Lloyd-Gutachten. Die Gutachten erwähne ich alle als Anlage zu meinem Vortrag, die dem aber nicht beigefügt sind. Wenn Sie auch die haben wollen, kann ich sie Ihnen gern zur Verfügung stellen.

Auf dieser Basis bin ich der Auffassung, daß die „Neuwerk“ und die „Mellum“ sicherlich ausgezeichnete Mehrzweckschiffe sind, die aber, wie so oft, wenn man Fahrzeuge für viele verschiedene, an sich schon im einzelnen schwerwiegende Aufgaben ausrüstet, diese Multipurpose-Schiffe, im Einzelgebiet nicht mehr das Optimale leisten können. Das trifft meines Erachtens auch auf diese Schiffe zu. Das war Thema des Vortrages, und das ist ja auch der Hintergrund der ganzen Geschichte. Man kann froh sein, daß das, was jetzt mit der „Pallas“ passiert ist, nur die „Pallas“ war, ein konventioneller Stückgutfrachter mit einigen hundert Tonnen Schweröl an Bord. Es hätte ja auch ein 100.000-Tonnen oder 150.000-Tonnen-Tanker auf dem Weg nach Brunsbüttel sein können. Dann hätte es im Wattenmeer ganz anders ausgesehen.

Das ist die Problematik da, und sie ist es auch noch. Sie ist ja unterschwellig überall vorhanden. Ein solches Unglück kann täglich passieren. Dafür sind die beiden Schiffe meines Erachtens nicht geeignet. Jedes von ihnen hätte aber allein aufgrund des Pfahlzuges und der schleppgeschirmmäßigen Ausrüstung meines Erachtens die „Pallas“ bergen können müssen. Da sie es nicht geschafft haben - dafür sind meine Detailkenntnisse nicht weitgehend genug, um das bewerten zu können.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Teilen Sie meine Auffassung, daß die Besatzung von Bergungsschiffen über besondere Kenntnisse und Erfahrungen speziell auf dem Gebiet der Bergung verfügen muß?

Hummel: Sicher, absolut.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Die Frage: War die Besatzung von „Mellum“ und „Neuwerk“ dafür geeignet?

Hummel: Diese Frage will ich nicht beantworten.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Die prinzipielle Frage ist: Muß eine solche Besatzung über

bestimmte Kenntnisse und Erfahrungen verfügen?

Hummel: Hundertprozentig. Das tun sie auch. Wenn Sie diesen Job in die Hände eines professionellen Bergers geben, können Sie davon ausgehen, daß die Besatzung, die er an Bord schickt, das Feuer der Holzladung löschen kann, was ja gar nicht kompliziert ist - ein Holzfeuer ist der einfachste aller vorstellbarer Brände. Die löschen auch Chemikalienbrände, das ist kompliziert, wenn ihnen jeden Moment alles um die Ohren fliegen kann.

Ich kann Ihnen einen Fall erzählen, den wir ausgehend von Elbe I bis Brunsbüttel Elbehafen gelöst haben. Da war ein Chemikalienfeuer auf der „Cometa“, einem norwegischen Schiff, das auf dem Weg nach Hamburg war. Das Feuer brach aus, gleich nachdem der Lotse an Bord war, nach Elbe I. Dann Feuerwehr Cuxhaven und all das übliche. Die haben sich geweigert, das Schiff nach Cuxhaven reinzunehmen, das mußte weiterfahren nach Brunsbüttel. Die haben gesagt: Kommt man hier längsseits, unser Elbehafen macht das alles.

Dann wurde der Reederei zunächst untersagt - wie ich das auch schon vorhin geschildert habe, bloß diesmal ist es schiefgegangen -, selbst zu kontrahieren. Das machen wir selbst. Es kam die Feuerwehr, auch die Bayer-Werksfeuerwehr.

Das erste, was sie machten - das ist das Falscheste, was man machen kann, wenn man ein Feuer in der Luke hat -, war, die Luke aufzuziehen. Das war ein Schwelbrand. In dem Moment, in dem der Sauerstoff hineinstürzte, stand der ganze Dampfer in Flammen. - Das war ein kleines RoRo-Schiff. Ich vertrat damals die Kaskoversicherung und die Reederei. - Das Ergebnis war, daß nach zwei Stunden und nachdem außenbords die Farbe abplatzte, der Kapitän, der damals im Elbehafen war - ich glaube, er hieß Tietze -, sagte: Es tut mir furchtbar leid; wir können nichts mehr machen; der Dampfer wird jetzt hinüberschleppt, und dann brennt er drü-

ben auf der anderen Seite aus. Ich sagte: Ihr seid wohl von allen guten Geistern verlassen! Jetzt holen wir Bugsier. - Und das haben wir getan. Die haben den Dampfer auch zur anderen Seite hin, weg vom Elbehafen geschleppt - weil dort auch Gastanker und so weiter liegen -, aber dann haben sie ihn schlicht und ergreifend voller Wasser gepumpt. Da ist das Feuer erloschen. Am nächsten Morgen kam er zurück, und das Feuer war aus.

Das können professionelle Berger, die keine Einsatzpläne haben, die aber, wenn es erforderlich ist, rund um die Uhr oder auch zweimal rund um die Uhr arbeiten. Das ist eben etwas anderes. Ich meine, wenn - - Ja, das ist es.

Vorsitzender: Sie möchten noch weiterfragen? - Bitte sehr.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Es geht ja um Fehler. Prinzipielle Fehler können natürlich nicht nur im Geschehensablauf, sondern auch in der Organisation vorliegen. Sie haben vorhin die Zahl der Hubschrauber angesprochen. Frau Tengler hat das eben auch getan. Ich möchte diese Frage abstrahieren und damit auch konkretisieren. Teilen Sie meine Auffassung, daß Hubschrauberkapazitäten für einen solchen Fall abrufbereit vorhanden sein müssen? - Nicht, daß man erst über Stunden herumtelefoniert, wo denn ein Hubschrauber ist.

Hummel: Absolut. Aber, soweit ich es gelernt habe, sind sie ja auch da. Die großen SAR-Hubschrauber können es auch. Sie können auch das erforderliche Material - Gasflaschen und so weiter - transportieren. Bloß, der SAR-Hubschrauber, der vornehmlich da ist, um Menschenleben zu retten, darf eben nur - so habe ich das gelernt - für den Materialtransport genutzt werden, wenn ein zweiter Hubschrauber stand-by vorhanden ist, der sofort für ihn einspringen kann, wenn irgendwo im Einsatzbereich Nordsee zum Beispiel einer außenbords geht. Dafür müssen sie ja rund um die Uhr - - Sie sind ja da. Bloß, es ist meines Erachtens nur einer, und

der wird eben nur für Materialtransport und Transport von Leuten freigegeben, wenn ein anderer auf Stand-by ist. Das ist möglicherweise das, was geändert werden müßte. Aber im Prinzip stimme ich Ihnen völlig zu, daß immer ein Hubschrauber bereit sein muß, der in der Lage ist, Menschen und Material zu transportieren.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Stimmen Sie mir auch zu, daß dies direkt auf Anweisung des ZMK in Cuxhaven geschehen müßte und nicht erst über den Umweg einer zusätzlichen Behörde wie beispielsweise der Einsatzleitstelle SAR? - Es ist doch so: ZMK informiert SAR, und die machen das. Müßte es nicht einen direkten organisatorischen Weg geben?

Hummel: Der kürzeste Weg ist natürlich immer der beste, weil er der schnellste ist. Ich kann nur darauf verweisen, wie eine solche Sache, wenn man so etwas selbst managen würde - - Wenn ein Schiff oben im dänischen Bereich nach Süden triebe, würde man sofort einen Hilfslohnvertrag nach deutschem Recht oder einen Lloyds open Form nach englischem Recht mit einem professionellen Berger abschließen, und der hätte es dann in der Hand. Das erste, was der in einer solchen Situation - wenn ich sehe, was mit dem Schiff passiert - fragen würde, ist: Habe ich Hubschrauberkapazität?

Wenn das alles etwas frühzeitiger in die Tat umgesetzt worden wäre, dann hätte man möglicherweise noch den intakten Maschinenraum retten können. Denn offensichtlich lief ja zunächst sogar die Maschine noch. Wenn das Schiff keine eigene Power, also keinen Strom mehr hat, wird alles erheblich schwieriger. Wenn Sie nicht mehr hieven können und so weiter. Optimal ist es natürlich, wenn die Hauptmaschine noch läuft. Und auch wenn sie nur das Ruder auf mittschiffs hätten legen können, hätte es ja das Schleppen ganz erheblich vereinfacht. So hatte er ja immer die Tendenz anzuluven. - Weil das eben eine Steuerbord-Ruderlage hatte, muß ich hieraus lesen.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Eine weitere Frage. Ich habe das jedenfalls so verstanden, daß die Bemühungen bis zum 07.11. darum gingen, dieses Schiff zu bergen. Erst danach wurde versucht, das Feuer zu löschen. Ist dieses Konzept, zunächst versuchen zu bergen und dann zu löschen, aus Ihrer Erfahrung prinzipiell richtig? Hätte man das parallel machen können, oder hätte sich das möglicherweise generell verboten?

Hummel: Ich lese hieraus, daß die ganze Zeit versucht worden ist, das Feuer zu löschen. Nun kommt man natürlich von außen nur an die Deckslasten heran, und die waren nachher gar nicht mehr so richtig da. Und wenn die Luken auf sind, kann man die Luken natürlich auch von außen langsam voll-aufen lassen. Auch das ist wohl geschehen. Ich weiß nicht, wie es dann abgelaufen ist. Denn das, was ich habe, endet mit dem Auflaufen des Schiffes. Aber im Prinzip ist es wohl so. Da haben Sie recht. Wenn es möglich ist, sollte man natürlich das Feuer löschen, weil das ja alle anderen Bemühungen ganz erheblich behindert.

Vorsitzender: Herr Maurus!

Abg. Maurus: Ich stelle mir erstens die Frage, weshalb die Besatzung der "Pallas" nicht vor Verlassen des Schiffes Anker geworfen hat. Vielleicht können Sie dazu etwas sagen.

Der zweite Punkt, nach dem ich Sie fragen wollte - das klang ja eben schon bei den Fragen von "Vorfragern" an -: Wäre es üblich gewesen, nachdem die Besatzung den Dampfer verlassen hatte, eine Besatzung und auch Kräfte, die das Feuer in den Griff bekommen, über Hubschrauber abzusetzen? Wir werden nachher noch jemanden hören, der dazu auch etwas sagen wird.

Die dritte Frage bezieht sich auf die Schleppleine. Welche Länge sollte denn eine solche Schleppleine bei einem solchen Wetter haben?

Hummel: Erstens. Anker werfen. Unter den Umständen ist das schwierig zu beurteilen. Ich weiß nicht genau, wo sie abgegangen ist. Das hängt natürlich von der Wassertiefe, das hängt von der Windstärke ab.

(Zuruf)

- Querab von Esbjerg? Ich weiß nicht, wie weit sie draußen war. Das kann ich hieraus nicht ersehen. Dazu kann ich mich nicht äußern. Ich kenne die Umstände überhaupt nicht.

Abg. Maurus: Aber das wäre doch üblicherweise das erste Manöver?

Hummel: Nein, auf See nicht unbedingt. Es hängt eben entscheidend davon ab - - Wenn das Schiff im Begriff ist, auf die Küste zutreiben - - Sagen wir einmal, es ist zehn, zwölf oder fünfzehn Meilen von der Küste entfernt, treibt auf die Küste zu und es ist zu erwarten, daß der Wind - Richtung und Stärke - weiter so bleibt, dann ist es sicherlich so. Es gibt aber auch Fälle, in denen zum Beispiel die Besatzung das Schiff verlassen hat - ob sie in dieser Situation das Schiff schon verlassen mußte, ist wieder eine andere Frage; das können wir hier auch nicht beurteilen; da scheiden sich auch sehr oft die Geister - - Aber es gibt auch Fälle, in denen, der Kapitän, wenn er sich entschlossen hat, das Schiff zu verlassen - sie haben ja alle einen Auto-Piloten, das heißt, es steuert alleine -, den Kurs weg von der Küste einstellt. Die Maschine ist hier offensichtlich gelaufen, und zwar noch eine ganze Zeit, nachdem sie von Bord waren. Sie läuft so lange, bis sie keinen Brennstoff mehr hat oder eben der Strom ausfällt. - Daß er dann eben das Schiff auf einen westlichen Kurs, weg von der Küste, gelegt hätte, und zwar langsam voraus, mit fünf bis sechs Knoten, so daß ein Schlepper - ein Hubschrauber sowieso - längsseit kommen kann. Wenn er das Ruder und den Auto-Pilot entsprechend einstellt, dann steuert das Schiff und fährt weg von der Küste. Und die Maschine läuft, wie gesagt, so lange, bis eben der Strom ausfällt oder es keinen Brennstoff mehr hat.

Wie lautete die zweite Frage?

Abg. Maurus: Das Absetzen von Notbesatzung über Hubschrauber.

Hummel: Das hätte meines Erachtens, wenn sie - - Wenn der Fall einem professionellen Berger übergeben worden wäre, der - das ist natürlich die Voraussetzung - selbst entscheidet, in eigener Verantwortung und mit eigenem Risiko, hätte sich der als erstes nach einem Hubschrauber umgehört und gesagt: Komm her. Er hätte wahrscheinlich den Viking-Service genommen, der die Lotsen im Tiefwasserweg absetzt und der auch Material, der alles transportieren kann. Das hätten die dort oben schon an der Grenze zum deutschen Gewässer alles gemacht.

Abg. Maurus: Es gibt also neben den Bundesanbietern BGS und SAR noch die Viking-Hubschrauber, die hier hätten eingesetzt werden können?

Hummel: So habe ich das verstanden. Ja.

Abg. Maurus: Die nächste Frage zur Länge der Schleppleine.

Hummel: Die Länge der Schleppleine hängt nicht nur von den Wetterumständen ab, sondern auch von der Wassertiefe. Sie soll natürlich so lang sein, daß sie niemals tight kommt; denn dann reißt sie meistens. Der Fender zwischen Schiff und Schlepper ist ja das Gewicht der Schleppleine, innerhalb der die ruckartigen Bewegungen quasi abgefedert werden. - Das ist das eine. Das andere ist: Je länger Sie die Schleppleine machen, desto mehr hängt sie natürlich durch. Sie hat ja ein erhebliches Gewicht. - Ein Draht. Wenn Sie von der Polyleine sprechen: Die sind sowieso nicht so lang. Ich glaube, sie sind maximal 200 m lang. - Dann hängt sie natürlich so weit durch, daß sie über Grund schleppt, und da laufen Sie Gefahr, daß Sie am Wrack hängenbleibt. Das muß man alles erwägen. Ich weiß nicht, wie die Wassertiefen - - Ich kann nur sehen, daß es, als sie näherkam, nur noch 20 m bis 30 m waren. Aber das ist eine Frage, die Sie vielleicht

dem Herrn stellen sollten, der zur Schleppleine selbst aussagt.

Abg. Maurus: Die Frage, die ich noch habe, bezieht sich auf die "Oceanic". Die "Oceanic" war ja mit der "Ruby XL" unterwegs. Sie soll am 26.10.1998 um 17:30 Uhr Bützfleth erreicht haben. Mir ist eigentlich nicht erklärlich, weshalb die "Oceanic" nicht direkt zum Havaristen beordert wurde. Ist es üblich - so will ich einmal fragen -, daß nach einer durchgeführten Schleppung einem Schlepper zunächst einmal eine Ruhepause verordnet wird?

Hummel: Nein, das ist nicht üblich. Jedenfalls nicht, soweit ich weiß. Das sind professionelle Berger. Die haben drei Wachensysteme an Bord. Sie gehen ja immer Seewache, egal wo sie sind. - Das würde ich mit nein beantworten. Wenn Sie darauf anspielen, daß die "Oceanic" direkt von der "Ruby XL" zur "Pallas" hätte fahren können, dann würde ich diese Frage mit ja beantworten.

Abg. Maurus: Vielen Dank.

Vorsitzender: Herr Hentschel, dann Herr Benker und dann Herr Kubicki.

Abg. Hentschel: Erste Frage. Wer sollte eigentlich im Falle einer solchen Aktion, bei der ja eine ganze Reihe von Schiffen unterwegs war, die Entscheidungen treffen? Wie ist so etwas bei solchen Bergungsaktionen normalerweise geregelt?

Hummel: Normalerweise beauftragt der Reeder. Wenn der Reeder zum Beispiel in Singapur oder sonstwo sitzt, läßt er so etwas durch den Vertreter seiner Kaskoversicherung machen. Wenn das Schiff in England versichert ist, ist es die Savage Association, die überall - auch in Hamburg - ein Büro hat. Wenn es die Skandinavier sind, sind es die Scandinavian Underwriters, für die ich auch einmal tätig war. Wenn es die Deutschen sind, ist es entweder der Verein Hamburger Assecuradeure für die Schiffe, die in Hamburg versichert sind, oder der Verein Bremer Seeversicherer für die Schiffe, die in Bremen

versichert sind. Und ansonsten sind es die Versicherungsmakler. Wenn die Schiffe am grauen Markt - - Es gibt ja auch andere Möglichkeiten, Schiffe zu versichern.

Jeder von diesen Leuten hat ein Notizbuch, in dem die Telefonnummern - natürlich auch die Privatnummern - von Bugsier, aber auch von Sonstigen stehen. Es gibt zum Beispiel Schlepperagenten, die ihr Geld damit verdienen, daß sie immer wissen, wo auf dieser Welt die Schlepper sind. Sie haben also Kontakt zu den zehn bis zwölf Schlepper-Reedereien. Mehr gibt es ja nicht auf der Welt, die über solche interessanten Schlepper verfügen. Und sie sind überall. Wenige liegen ja heutzutage noch auf Station, wie es früher einmal war. Denn dafür sind sie zu teuer. Sie sind also immer irgendwie mit Verschleppungen oder auch mit Hilfslohn- oder Bergungsfällen im Einsatz.

Ein Mann hat die Federführung. Wenn Sie jetzt einmal die "Pallas" nehmen und Sie nehmen an, ich wäre derjenige bei Scandinavian Underwriters gewesen und das Schiff wäre auf dem skandinavischen Markt versichert, dann würde der Kapitän mich anrufen. Er schaut in sein Buch und sagt: Ich habe ein Problem. Ich habe Feuer in der Ladung. Ich brauche Hilfe. Dann schildert er das Ausmaß. Vielleicht ist das Feuer zunächst noch auf Luke 1 begrenzt. Oder auf Luke 3 - wo immer es losging; ich weiß es nicht -. Er sagt: Wir kriegen es nicht in den Griff. Wir haben CO² hineingepustet, aber es schwelt weiter. Wir müssen irgend etwas machen. Ich brauche einen Schlepper. Dann versucht man, weil man ja auch verpflichtet ist, seinen Auftraggebern Geld zu sparen - - Dann würde ich, wenn es in der Deutschen Bucht ist, Bugsier anrufen, Herrn Clasen oder Herrn Meyer, und sagen: Wir haben dieses Problem. Wir wollen ihn gerne im Lee von Helgoland haben. Oder: Wir wollen ihn nach Cuxhaven haben. - Er fährt ja zunächst noch. Seine Maschine ist ja intakt. - Könnt ihr einen Schlepper zum Eskortieren hinschicken? Dann versucht man natürlich zunächst, einen Festpreis oder auf Targets oder auf Stunden-

basis auszuhandeln. Wenn sie hören: Feuer in der Luke, dann wollen sie meist schon den Bergungs- und keinen Hilfslohnvertrag haben. Irgendwie einigt man sich, und zwar sehr schnell. Entweder hat der Mann an Land von seinen Auftraggebern die Authority, gleich abzuschließen, oder er muß Rücksprache in Norwegen oder sonstwo halten. Dann kommt es aber innerhalb der ersten Stunde zur Entscheidung: Ihr fahrt los. Meist fahren sie schon los, wenn noch verhandelt wird, um keine Zeit zu verlieren.

Der Schlepper ist also jetzt unterwegs. - Ich nehme an, das wäre die "Hermes" aus Cuxhaven mit einem 14-Tonnen-Pfahlzug gewesen - die "Pallas" ist ja kein großes Schiff; sie ist ein ganz normales Schiff -, die auch Feuerlöschkapazitäten hat. - Sie fährt also los und braucht, um hochzufahren, vielleicht zehn Stunden. Ich weiß es nicht. Acht oder zehn Stunden vielleicht. Während sie fährt, entwickelt sich ja die Lage weiter. Wenn jetzt das Feuer aus der Luke heraus in die Deckslast geht und der Kapitän fängt an, nervös zu werden und sagt: Es geht weiter und weiter; ich denke schon darüber nach, mich abbergen zu lassen - immer noch im dänischen Sektor -, dann wird der Berger ihm schon sagen: Paß auf, du machst folgendes. Wenn du denn meinst, daß ihr von Bord müßt, dann lege das Schiff in eine bestimmte Richtung, laß die Maschine langsam laufen, stelle den Auto-Piloten ein, auf Kurs 260 oder was auch immer für angemessen angesehen wird, und laß es langsam in diese Richtung laufen. Hänge außenbords auf beiden Seiten eine Lotsenleiter, daß wir uns aussuchen können, wo wir hochgehen, möglichst weit weg vom Feuer, ganz vorne, ganz hinten und so weiter, alles, um es denjenigen, die den Job machen müssen, zu erleichtern.

Als nächstes würde sich Herr Meyer von Bugsier - das ist der Manager an Land - dann schon umhören: Wo kriege ich einen Hubschrauber her? - Wobei ich davon ausgehen muß, daß man bei diesem Wetter - die Vorhersagen waren ja nicht sonderlich gut -, wenn die Besatzung von Bord ist, die Leute

vielleicht nicht direkt vom Schlepper mit Rubber-Dingi an Bord bekommt. Dann bleibt ja nur noch der Hubschrauber. Dann hat er, wenn es denn zum Schwur kommt, den Hubschrauber auch gleich abrufbereit. Das würde Herr Meyer so machen. Dann kommt er und nimmt die Leute und das Material auf, vom Schlepper oder er bringt es gleich von Land mit. Dann werden sie abgesetzt, und dann fangen sie an. - So würde man so etwas machen.

Abg. Hentschel: Nach Ihrer Meinung ist das alles nicht passiert, so wie ich das sehe.

Hummel: Wie man liest, gibt es ja wohl die zentrale Zuständigkeit des Zentralen Meldekopfes in Cuxhaven. Wie ich gehört habe, müssen die Schlepper alles, was sie machen, über den Meldekopf anfordern, und der gibt es dann erst weiter. Das ist ja schon - - Dazu kann ich wenig sagen. - Oder gar nichts, weil ich das nicht untersucht habe, weil ich mich damit nicht auskenne.

Abg. Hentschel: Offensichtlich besteht hier eine parallele Struktur. Es ist ja nicht so, daß die Reederei oder die Versicherung jemanden Privaten beauftragt, der bürgt, sondern hier haben wir die Situation, daß staatliche Behörden auch mit staatlichen Schiffen operieren. Das ist eine ganz andere Situation. Haben Sie damit auch Erfahrung?

Hummel: Nur insoweit, als ich es vorhin gesagt habe. Einmal ist es gutgegangen, einmal ist es schlecht gegangen. Beide Male auf der Unterelbe. Das sind Situationen, die für die Leute, die dort entschieden haben, sehr viel überschaubarer sind. Ich nannte vorhin die beiden Beispiele. Einmal war es die "Cometa", und einmal war es ein polnisches Schiff, dessen Name mir im Moment nicht einfällt. Das ist überschaubarer, als wenn Sie ein Schiff relativ weit draußen auf See haben und sollen das alles aus Sicht von Cuxhaven entscheiden und anordnen. Sie sind ja - so verstehe ich es zumindest, und anders geht es auch gar nicht - unmittelbar abhängig von dem, was ihnen von vor Ort berichtet wird.

Abg. Hentschel: So wie ich es verstanden habe, hat die Behörde erst einmal gesagt, der Reeder solle selbst dafür sorgen, daß er das Schiff in Sicherheit bekommt, und an zweiter Stelle haben sie ihre Schiffe hingeschickt, um eine gewisse Sicherheit herzustellen. So vermute ich einmal.

Hummel: Also, ich weiß es nicht.

Abg. Hentschel: Ist das ein normales Verfahren, oder wie läuft das? Oder wird direkt von der Behörde durchgegriffen?

Hummel: Ich kann dazu nicht mehr sagen, als ich schon gesagt habe. Offensichtlich hat sich ja in diesem Falle die Reederei diesen "Alex Gordon" über wen auch immer - Wijsmuller oder wer das war - in Holland angenommen. Wenn die Behörde die Vollmacht hat - scheinbar hat sie sie ja -, hat sie, wenn sie zu dem Schluß kommt, daß dieser "Alex Gordon" in gar keiner Weise geeignet ist - das war er ja wohl nicht -, die Macht einzugreifen und zu sagen: Das machen wir selbst. Wir haben die "Oceanic". - Zum Beispiel.

Vorsitzender: Bevor ich Herrn Benker das Wort gebe, weise ich noch einmal darauf hin: Die Auskunftsperson soll befragt werden. Ich bitte, daran zu denken.

(Abg. Hentschel: Ich habe aber noch eine Frage zum Feuer!)

- Bitte sehr.

Abg. Hentschel: Ich wollte noch fragen: Wir haben letztens gehört, daß es sehr schwierig ist, ein großes Feuer auf See zu löschen, daß dies nur im Hafen möglich ist. Welche Erfahrungen haben Sie?

Hummel: Wenn das Schiff - - Hier ist es wohl so gewesen, daß die Ladung letzten Endes in allen Luken in Flammen stand.

Abg. Hentschel: Am Schluß ja. Das kam natürlich nach und nach.

Hummel: Aber in welchen Stadien sich das abgespielt hat, weiß ich nicht. Im Prinzip ist es schon so, daß die Möglichkeiten auf See - natürlich ganz besonders bei schlechtem Wetter - begrenzter sind als an Land, wenn das Schiff an der Kai liegt, und Sie können einmal von der Kai aus volles Rohr hinein und dann auch per Feuerlöschboot längsseit von der Wasserseite herankommen. Das ist richtig. Wenn man viel Wasser in die Luken pumpt - das muß man ja, denn ein solches Feuer muß ja richtig ersäuft werden -, dann hat man natürlich auf See auch die Begleitscheinung, daß das Schiff stabilitätsmäßig - - durch die großen freien Oberflächen, die sich in den Luken bilden, relativ schnell sehr weich fährt, so daß es durchaus nicht ausgeschlossen ist, daß es kentert. Das muß man natürlich alles berücksichtigen. Deshalb kann man auf See auf einem rollenden und stampfenden Schiff nur begrenzte Wassermengen in die Luken pumpen, um eben zu verhindern, daß es kentert.

Das ist schon so. Das ist auf See ganz erheblich schwieriger. Alles ist auf See natürlich viel schwieriger als an Land, wenn sich das bewegt, wenn die Schiffe nicht richtig längsseit kommen können, weil das Wetter so schlecht ist, bei drei, vier oder fünf Metern hoher See. Das ist mit ganz erheblichen Problemen verbunden.

Abg. Hentschel: So wie uns berichtet worden ist, war die Entscheidung so: Vorrang hatte das Abschleppen, weil man der Auffassung war, daß ein Feuerlöschen auf See nicht möglich war.

Vorsitzender: Herr Hentschel, ich bitte zu fragen!

Abg. Hentschel: Ist das eine sinnvolle Entscheidung, oder ist das keine sinnvolle Entscheidung?

Hummel: Das möchte ich auf der Basis meines Kenntnisstandes nicht bewerten. Dazu muß man mehr wissen.

Abg. Hentschel: Danke.

Vorsitzender: Herr Benker!

Abg. Benker: Da Sie als Sachverständiger und als Fachmann von Bugsier hier zu hören sind, meine erste Frage: Wird Bugsier am Funkverkehr beteiligt, so daß sie sich vorbereiten kann, ähnlich wie bei den Autounfällen, daß der Abschleppwagen immer schon "zufällig" auftaucht, bevor die Polizei da ist, oder macht Bugsier das nicht?

Hummel: Das müssen Sie Bugsier fragen. Aber ich würde davon ausgehen, daß die "Oceanic" immer hört. Die hört rund um die Uhr, denn sie wartet ja stets und ständig auf Einsatz. Sie ist ja 24 Stunden am Tag bereit. Was Bugsier vom Büro aus mithört, weiß ich nicht. Ich habe nicht den Eindruck, daß sie eine Funkstation oder so etwas haben. Da verlassen sie sich auf ihre Schlepper. Es genügt ja auch, wenn ein so großer und gut ausgerüsteter Schlepper wie die "Oceanic", die normalerweise mitten im Zentrum des Geschehens bei Helgoland liegt, rund um die Uhr hört und, wenn es wichtig ist, an Land berichtet.

Abg. Benker: Zweite Frage. Der ZMK hat dem Reeder eine Geschäftsführung ohne Auftrag angedroht, weil der nicht in die Pusch kam. Ist dabei eine Anfrage an Bugsier gerichtet worden? In dieser Phase hätte ja der ZMK irgend jemanden vorbereitend beauftragen müssen.

Hummel: Da müssen Sie Bugsier fragen.

Abg. Benker: Nein, vorbereitend.

Hummel: Das kann ich nicht beantworten. Das weiß ich schlichtweg nicht.

Abg. Benker: Okay. Alles klar. - Dritter Punkt. Sie haben vorhin gesagt, der Pfahlzug der "Neuwerk" oder der "Mellum" hätte ausgereicht. Dann war also der Mittelansatz richtig?

Hummel: Die "Pallas" ist ja kein großes Schiff. Sie ist ein ganz normaler Stückgutfrachter. Ich habe diesen in Vorbereitung meines Vortrages bei GAUSS benutzen

Gutachten, die ich vorhin zitiert habe, entnommen, daß beide über einen Pfahlzug von über 90 t verfügen sollen. Das ist von der Schleppkapazität her mehr als ausreichend für ein Schiff, wie die "Pallas" eines ist. Das sagt natürlich noch nichts aus - - Ein guter Schlepper ist noch lange kein guter Berger. Da gehört noch ein bißchen mehr dazu.

Abg. Benker: Das ist richtig. - Gibt es von Ihnen als erfahrenem Fachmann die Anweisung, daß Kunststoffleinenverbindungen grundsätzlich durch Drahtleinen zu ersetzen sind, oder versucht man, wenn wie in diesem Falle zufällig die Polypropylenleine genommen worden ist, zu schleppen? Gibt es eine solche Anweisung?

Hummel: Das ist keine Anweisung. Das ist ganz einfach die Regel der Praxis. Es ergibt sich ja schon aus der Sache selbst, daß eine Kunststoffleine sehr viel schneller durchscheuert als zum Beispiel ein Draht. Das steht ja außer Frage. Da braucht man kein Experte zu sein. Das ist das eine. Außerdem gehe ich davon aus, daß die "Mellum" als nächsten Schritt den Draht genommen hätte - der Vorgänger ist ja die Kunststoffleine, mit dem man den Draht herüberhievt - und daß sie einfach aufgrund der Umstände nicht mehr so weit gekommen sind. Aber auch das kann ich nicht restlos beantworten, weil ich die Umstände nicht haargenau kenne.

Abg. Benker: Wenn im ZMK auch immer A-6er wie Sie sitzen, kann man doch eigentlich davon ausgehen, daß sachlich und fachlich richtige Entscheidungen getroffen werden.

(Abg. Schlie: Das ist eine Suggestivfrage!)

- Wie bitte? Ich habe noch gar keine Frage gestellt.

(Abg. Schlie: Das ist Suggestion!)

- Okay. Es ist in Ordnung. - Eine konkrete Frage: Kann man, wenn ein Anker schliert, davon ausgehen, daß er zu irgendeinem

Zeitpunkt wieder trägt, oder muß er aufgenommen und neu geworfen werden?

Hummel: Wenn das Schiff vor dem Anker treibt?

Abg. Benker: Das war ja hier der Fall, wie Sie vielleicht gesehen haben. Nachdem der Anker abgebrannt worden ist, wurde der zweite Anker geworfen, und der schlierte fast mit 0,5 Knoten Richtung Küste. Kann man vermuten, daß er irgendwann trägt, oder muß er wieder aufgenommen werden?

Hummel: Er kann sich durchaus irgendwann verhaken, und das Schiff kann dann still liegenbleiben. Da gibt es den berühmten Fall der "Hudson Bay", die auf Helgoland zutrieb. Ein Anker war gebrochen, und der andere hielt noch. Der hat sich dann irgendwo verhakt, als das Schiff noch eine Meile von der Küste entfernt gewesen ist, und hat solange gehalten, bis der Schlepper da war.

Abg. Benker: Vorletzte Frage. Wie erklären Sie sich Ihre Aussage, daß Holzbrände das Einfachste sind, wenn die Fachleute bis zum 23.11. gebraucht haben, um den Brand zu löschen?

Hummel: Wie bitte?

Abg. Benker: Sie haben vorhin erwähnt, daß Holzbrände das Einfachste wären. Aber die Tatsache, daß die Brandbekämpfung nach der Strandung bis zum 23.11. gedauert hat, widerspricht Ihrer Darlegung.

Hummel: Ich habe gesagt, daß ein Holzfeuer vom Löschen her das einfachste aller Feuer ist. Das war im Zusammenhang mit der Qualifikation der Besatzung und mit der Frage, was man alles aufwenden muß, um Feuer zu löschen. Dann habe ich weiterhin gesagt, daß man es normalerweise mit Chemikalienbränden und so weiter zu tun hat. Das sind die wirklich komplizierten. - Für den Berger. Es ging um den Berger, um die Besatzung. Und wenn es hier so gewesen ist, daß es bis zum 23.11. gedauert hat, bis sie das Feuer aus hatten - - Ich kenne die Um-

stände nicht. Das eine schließt das andere nicht aus. Ich weiß nicht, wie intensiv sie die ganze Zeit gelöscht haben, wenn überhaupt. Dazu kann ich nichts sagen.

Abg. Benker: Letzte Frage. Sind Sie als Sachverständiger an dem Verfahren nach dem Seeunfall-Untersuchungsgesetz beteiligt?

Hummel: Nein.

Vorsitzender: Danke. - Ich sage nur zur Geschäftslage: Auf meiner Rednerliste - diese würde ich dann schließen - stehen noch Herr Kubicki, Herr Hielmcrone und Herr Schlie. Dann sollten wir zum Ende kommen. - Herr Kubicki!

Abg. Kubicki: Herr Kapitän Hummel, ich habe vorhin sehr aufmerksam zugehört, als Sie von dem Wetterfenster sprachen und davon, daß nach Ihrer Auffassung der Hubschraubereinsatz zu spät gekommen sei. Da sei die Wende eingetreten. Das waren Ihre Worte. Könnten Sie mir ein bißchen näher erläutern, was denn aus Ihrer Sicht mit einem früheren Hubschraubereinsatz zumindest an verbesserten Möglichkeiten vorhanden gewesen wäre?

Hummel: Ich meine, die zeitliche Abfolge, die sich dann - - Der Hubschrauber kam um 15 Uhr soundsoviel. Alles, was sich daran angeschlossen hat - so lese ich es aus dem Bericht von Kapitän Pohl von der "Oceanic" - - Wie gesagt: Ich kann mich nur auf das stützen, was ich hier lesen kann. Ich habe mit keinem der Beteiligten gesprochen. Alles das wäre ja zeitlich versetzt früher geschehen, wenn der Hubschrauber statt um 15 Uhr soundsoviel schon um 11 Uhr gekommen wäre. Er ist ja schon vormittags angefordert worden, sagt Herr Pohl. Dann hätten sie das Ganze vier Stunden früher gehabt. Sie wären dadurch - dafür kann natürlich keiner - in dieses Wetterfenster hineingerutscht und hätten das, was sie nachher nicht mehr machen konnten, weil das Schiff so früh in die Grundseen kam und wie wahn-sinnig rollte, noch machen können. - Gut.

Hinterher ist man immer schlauer. Ich will damit sagen, daß die Chancen des Erfolges natürlich mit der Schnelligkeit der Durchführung von Maßnahmen steigen. Ich will nicht sagen, daß es anders geworden wäre. Das kann man natürlich nicht.

Abg. Kubicki: Eine letzte Frage in diesem Zusammenhang. Sie haben auch erklärt, daß das Bereitstellen von Hubschrauberkapazitäten sozusagen Standardwerk ist, wenn man bergen will.

Hummel: Das Sicherstellen.

Abg. Kubicki: Das Sicherstellen. Meine Frage: Wenn welche Stelle auch immer einer Behörde, welcher auch immer, vordem bereits Hubschrauberkapazitäten angeboten hat und wenn diese Behörde oder Stelle die Hubschrauberkapazitäten abgelehnt hat, wäre das aus Ihrer Sicht fahrlässig?

Hummel: Schauen Sie, ich bin kein Rechtsanwalt. Die Begriffe "fahrlässig", "grob fahrlässig" kann ich nicht ein- -

Abg. Kubicki: Ich meine es nicht juristisch, sondern im Sinne des Eröffnens von Bergungsmöglichkeiten.

Hummel: Ich meine, wenn man einen Hubschrauber angeboten bekommt oder ihn unter diesen Umständen, die hier geherrscht haben, hat, und man sagt, man brauche ihn nicht, vielleicht sogar noch ohne Rücksprache mit den Leuten vor Ort, dann ist das sicherlich nicht optimal. Ja.

Vorsitzender: Herr von Hielmcrone!

Abg. Dr. von Hielmcrone: Meine Frage hat Herr Hentschel schon vorweggenommen. Insofern brauche ich sie nicht mehr zu stellen.

Vorsitzender: Herr Schlie!

Abg. Schlie: Herr Kapitän Hummel, ich habe nur noch die Frage - vielleicht könnten Sie uns diese als Sachverständiger noch einmal erläutern - nach der Relation zwischen

Pfahlzugkapazität und Größe des abzuschleppenden Schiffes. Sie hatten das ja hinsichtlich der beteiligten Schiffe und der "Pallas" erläutert. Könnten Sie das eventuell noch einmal anhand von konkreten Werten sagen?

Hummel: Ich sage rein aus dem Bauch heraus, daß für die "Pallas" - ein kleinerer Stückgutfrachter - die "Hermes" der Bugsier mit 40 t Pfahlzug ausreichend gewesen wäre. In dem Vortrag, den ich Ihnen nachher in Kopie überlassen werde, sind die Kriterien für einen Bergungsschlepper angegeben. Darin steht, worauf es ankommt und beispielsweise auch, wie man die Relation zwischen Schleppwiderstand und Pfahlzug berechnet. Darin ist ein Beispiel genannt. Für einen vollbeladenen 150 000-Tonnen-Tanker ergibt sich ein Gesamtschleppwiderstand von 126 t. Der zu fordernde zertifizierte Pfahlzug wären bei 100 Prozent Leistung 180 t. Diese müßte der Schlepper haben, um einen solchen Tanker abzuziehen. - Nicht abzuziehen, sondern um ihn durch das Wasser zu ziehen. Da jedoch keine Maschine über längere Zeit mit 100 Prozent Leistung fahren kann, geht man von nur 80 Prozent aus. Diese Marge muß natürlich durch einen entsprechend größeren Pfahlzug ausgeglichen werden. - Das wäre die Berechnung für den mittleren beladenen Tanker. Wenn man mit solche Sachen soviel arbeitet, hat man das, wenn man das Schiff hört, sofort irgendwie im Gefühl. So habe ich gesagt: Meines Erachtens hätte bei der "Pallas" die "Hermes" diesen Job machen können. Sie ist nur halb so stark wie "Mellum" und "Neuwerk" sind. - Einzelnen, nicht zusammen. - Es gibt gewisse Formeln, mit denen man das festlegen kann. Wir haben sie auch im PC. Aus dem Kopf kann ich Ihnen nicht mehr dazu sagen. Aber Sie werden ja den Vortrag auch bekommen und lesen.

Vorsitzender: Danke schön, Herr Kapitän Hummel. Sie haben uns als Sachverständiger wertvolle Informationen für unsere weitere Arbeit geliefert. Ich bedanke mich aber auch, daß Sie sich bereit erklärt haben, diesem

Ausschuß Ihren Vortrag und die beiden zitierten Gutachten zur Verfügung zu stellen.

Herzlichen Dank und gute Heimfahrt nach Hamburg.

(Beifall)

(Unterbrechung von 11:35 bis 11:40 Uhr.)

Vernehmung der Auskunftsperson LBD Peer Rechenbach

Vorsitzender: Wir wollen die Sitzung fortsetzen. Ich bitte den Kameramann, den Saal mit der Kamera zu verlassen.

Herr Rechenbach, Sie sind heute vor dem Untersuchungsausschuß als Auskunftsperson 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 Ausschuß - 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 Aussage 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 rein vorsorglich auf die strafrechtlichen Folgen einer falschen Aussage oder eines Meineides hin. Ein Meineid wird mit einer Freiheitsstrafe von mindestens einem Jahr geahndet werden können.

Herr Rechenbach, diese Belehrung erfolgt nicht aus Mißtrauen Ihnen gegenüber. Hierzu bin ich vielmehr gesetzlich verpflichtet.

Bevor ich Sie zur Sache vernehme, muß ich die Angaben zu Ihrer Person erheben. Ich bitte Sie, uns Ihren vollständigen Namen, Ihr

Alter, Ihren Wohnort und Ihren Beruf mitzuteilen. - Bitte sehr.

Rechenbach: Vielen Dank. Dieser Verpflichtung will ich gerne nachkommen.

Mein Name ist Peer Rechenbach, geboren am 28. Dezember 1952 in Hamburg, verheiratet, zwei Kinder, deutsche Staatsangehörigkeit, seit 1981 im aktiven Dienst der Berufsfeuerwehr, seit 1983 bei der Berufsfeuerwehr Hamburg, dort zur Zeit Leiter der technischen Abteilung und stellvertretender Leiter der Feuerwehr. Mein beruflicher Werdegang: nach der Fachhochschulreife für Technik und Seefahrt ein Studium an der Fachhochschule Hamburg mit Schwerpunkt Elektrotechnik und ein Studium an der Universität Hannover, ebenfalls mit Schwerpunkt Elektrotechnik.

Vorsitzender: Danke schön, Herr Rechenbach. Wir haben in der Ladung sehr ausführlich geschildert, daß Sie sich zur Bekämpfung von Schiffsbränden auf See sowie auf Fragen, die in der Ladung aufgeführt sind, äußern mögen. Ich gebe Ihnen das Wort und frage Sie, ob Sie sich zunächst allgemein zur Schiffsbrandbekämpfung auf See oder gleich zu den einzelnen aufgeführten Punkten äußern wollen. Das steht Ihnen frei.

Rechenbach: Danke schön. Ich würde gerne als Vertreter der Feuerwehr Hamburg kurz darlegen, welche erheblichen Probleme mit der Schiffsbrandbekämpfung verbunden sind.

Die Feuerwehr Hamburg hat aufgabenbedingt - die Sicherheit im Hamburger Hafen - in den vergangenen Jahrzehnten eine Vielzahl von Schiffsbränden bekämpfen müssen. Es ist deshalb eine zwingende Aufgabe aller Führungskräfte, sich auch dieser Problematik und dieser Aufgabenstellung zu widmen. Ich konnte bei einigen Bränden im Hamburger Hafen persönliche Erfahrung sammeln.

Die Problematik, die mit Schiffsbränden zusammenhängt, kennzeichnet sich dadurch, daß Sie hier, anders als bei Bränden an Land,

mit extremen Belastungen für die Mannschaft und das Gerät rechnen müssen. Das hat bei uns in Hamburg zur Folge, daß wir grundsätzlich mit dem doppelten Kräftepotential vorgehen, um die Aufgaben bei der Schiffsbrandbekämpfung sach- und fachgerecht durchzuführen.

Grundsätzlich sind drei Bereiche zu differenzieren. Das sind Brände im Bereich der Maschinenanlage, im Bereich der Ladung oder im Bereich der Decksaufbauten und Unterkünfte.

Bei Bränden der Ladung ist es in Abhängigkeit zur Stausituation der Ladung sehr problematisch. Das heißt: Haben Sie eine Bulkladung, haben Sie Flüssigladung, haben Sie Containerladung oder haben Sie Stückgutladung? Dafür sind aus diesen Gründen sehr unterschiedliche Schiffstypen im Einsatz, mit sehr großen unterschiedlichen Problematiken in der Vorgehensweise.

Heutzutage besteht bei Schiffsbränden immer ein zusätzliches Gefahrenpotential durch gefährliche Ladungsgüter respektive auch durch Betriebsstoffe, die zum Schiff gehören. Dies hat nicht nur bezüglich der Gefahrenbekämpfung Auswirkungen, sondern birgt in aller Regel auch zusätzliche Gefahren für die Umwelt. Das macht die Sache sehr viel problematischer und schwieriger.

Wir in Hamburg sind gehalten, unsere Einsatzkräfte regelmäßig in der Schiffsbrandbekämpfung zu trainieren. Dieses findet in Kombination mit anderen Aufgaben statt. Wir haben bei Schiffsbränden die besondere Problematik, daß Sie sich sehr häufig nach unten, der Wärme und dem Brand entgegenarbeiten müssen. Dies ist analog zu Bränden in Tiefgaragen, in Kellergeschossen, in unterirdischen Verkehrsanlagen wie U- und S-Bahn und dergleichen, so daß sich dort durchaus ähnliche Verhältnisse ergeben können. Auch die Entfernungen, die an Bord eines Schiffes über mehrere Stockwerke nach unten zurückzulegen sind, sind den Bränden in unterirdischen Verkehrsanlagen adäquat, so daß sich in der Ausbildung und

auch in der Einsatzerfahrung Synergieeffekte der Einsatzkräfte und natürlich auch beim Vorhalten der Einsatzmittel, von Atemschutzgeräten bis hin zur technischen Ausrüstung, strukturelle vergleichbare Verhältnisse ergeben.

Die Sachlage wird um ein Vielfaches komplizierter, wenn Sie als Basiseinheit ein solches brennendes Schiff nicht an einer Kaianlage oder an den Fleeten, wie üblicherweise im Hamburger Hafen haben, sondern wenn dieses Ereignis auf hoher See oder im Unterlauf der Elbe stattfindet.

Wir haben solche Verhältnisse in den letzten Jahren gehabt, an denen die Feuerwehr Hamburg beteiligt war. Ich darf in diesem Zusammenhang an das Schadensereignis "Ever-Level" 1983 in der Elbe erinnern und auch an den Einsatz der "Cometa", die in Brunsbüttel gebrannt hat. In beiden Fällen waren wir vor Ort. Bei der "Ever-Level" haben wir über mehrere Tage mit mehreren Feuerwehren aus der Küstenregion den Brand bekämpft.

Die Problematik, die gerade auf See zusätzlich hinzukommt, ist, daß eine Arbeitsplattform, wie man sie im Hafen mit einer Kaianlage oder ähnlichem hat, nicht zur Verfügung steht. Die "Ever-Level" hat eindeutig gezeigt, was den Brandbekämpfern bei Schiffsbränden ohnehin deutlich ist: Sie können Brände im Bereich von Maschinenanlagen, Brände von Decksaufbauten, in den Unterkünften oder im Brückenhaus gut und erfolgreich bekämpfen, mit all den Schwierigkeiten, die ich Ihnen genannt habe. Sie können Brände im Bereich der Laderäume in der Regel nicht bekämpfen. Das heißt, Sie können hier eine Grenzlinie, eine Verteidigungslinie aufbauen, Sie können aber ein Löschen eines Brandes auf See abschließend nicht realisieren. Hierzu brauchen Sie den Hafen. Sie müssen diese Ladung einfach im entladenden Sinne löschen, um sie dann brandschutztechnisch ablöschen zu können. Dieses gelingt Ihnen ohne Arbeitsplattform auf hoher See nicht. Hier ist nur eine Be-

grenzung auf den Entstehungsraum, auf den Herd, auf den Laderaum oder auf den Container, möglich, es ist aber nicht möglich, abschließend zu löschen.

Wir haben in diesem Zusammenhang auch in Hamburg ansässigen Reedereien Hilfe gewährt. Sie haben einen Container-Schiffsbrand mitten im Atlantik gehabt. Wir sind diesem Container-Schiff entgegengeflogen und haben uns auf den Kanarischen Inseln getroffen. Auch hier war es eindeutig so, daß der Brand auf hoher See nicht abschließend bekämpft werden konnte. Erst im Hafen, mit der Entladung des Containers, war eine abschließende Brandbekämpfung möglich. Bis dahin, auf hoher See, waren die Maßnahmen eindeutig darauf beschränkt, den Brand auf den Herd zu begrenzen. Mehr ist auch auf hoher See in der Regel nicht zu leisten.

Im Gegensatz dazu stehen - ich sage es noch einmal - Schiffsbrände im Bereich der Decksaufbauten, des Maschinenraums oder der Unterkünfte. Hier haben Sie auch mit den Mitteln, die ein Schiff an Bord selber hat, entsprechend den SOLAS-Vorschriften gute Ansatzmöglichkeiten, das Feuer vollständig abzulöschen beziehungsweise unter Kontrolle zu bekommen.

Ein wesentlicher Kernpunkt der Schiffsbrandbekämpfung - dies ist von außen nur schwer sichtbar - ist, daß die Feuerwehren solche Brandbekämpfungen immer im Innenangriff durchführen. Das heißt, die Einsatzkräfte müssen mit ihrem Gerät, müssen unter Atemschutz in den Maschinenraum, in die Decksaufbauten oder auch in den Laderaum vordringen, um hier unmittelbar im Kernbereich des Brandes den Löschangriff wirksam vorzutragen. Ein Löschangriff von außen, mit Wasserwerfern, Monitoren und ähnlichem, hat zwar einen optischen Erfolg. Gerade bei Bränden der Decksladung und ähnlichem kann man damit Begrenzungen herbeiführen. Dieses wurde auch beim Brand des Container-Schiffes "Ever-Level" über Tage von außen gemacht. Ein abschlie-

ßendes Löschen des Kernbereichs des Brandes ist aber auch bei Decksladungen kaum möglich, aber eine deutliche Begrenzung ist in diesem Zusammenhang sehr gut darstellbar.

Dies kurz zu den grundsätzlichen Problemen bei der Schiffsbrandbekämpfung. Ich bin gerne bereit, diesbezügliche Fragen zu beantworten.

Vielleicht darf ich abschließend noch sagen: Man muß bei der Brandbekämpfung grundsätzlich davon ausgehen, daß ein Brand mit der vierten Potenz der Zeit an Intensität zunimmt und daß die Probleme auf See, von Seekrankheit angefangen bis hin zur Sicherstellung einer Löschwasserversorgung, quadratisch zunehmen. Das heißt, im Gegensatz zu den einfachen Tätigkeiten im Hafen wachsen die Probleme hier quadratisch an.

Vorsitzender: Danke schön, Herr Rechenbach. - Möchte jemand seitens des Ausschusses zu diesem Bereich, zu den allgemeinen Ausführungen, etwas nachfragen? - Das scheint nicht der Fall zu sein. - Doch, Herr Kubicki? Oder nachher? - Dann sollten Sie fortfahren, Herr Rechenbach.

Rechenbach: Die Erfahrungen, die die Feuerwehr Hamburg in der Schiffsbrandbekämpfung gewonnen hat, haben wir, genau wie Erfahrungen der benachbarten Feuerwehren, im Jahre 1994 in einem Arbeitskreis des Bundesverkehrsministers zum Ausdruck gebracht. Kernpunkt war dabei: Wenn irgendwo im deutschen Küstenbereich ein Schadensereignis an Bord eines Schiffes auftritt, ob es ein Brand ist, ob es eine Schadstofffreisetzung oder ähnliches ist, sind nach vorgegebenen Strukturen, Alarmierungsketten und ähnliches aufzubauen.

Im Zusammenhang mit der "Pallas" ist uns in Hamburg aufgefallen, daß eine erhebliche Zeitverzögerung zwischen der Information des Zentralen Meldekopfes in Cuxhaven und der dort ansässigen Feuerwehr, die für solche Fälle vorgesehen ist, stattgefunden hat. Nach meinen Informationen sind sieben

Stunden vergangen, bevor die Feuerwehr seinerzeit informiert respektive alarmiert worden ist. Dies hat dann auch bei uns zu Verwunderung geführt, insbesondere im Zusammenhang mit den Schadensereignissen, die in der Arbeitsgruppe 1994 aufgearbeitet wurden. Wir - das sind die Werksfeuerwehren und die öffentlichen Feuerwehren, die in diesem Arbeitskreis mitgewirkt haben - haben gerade Wert darauf gelegt, daß die Feuerwehren sofort alarmiert werden und nicht mit einer so erheblichen Zeitverzögerung.

Das war das einzige, was wir aus der Sicht Hamburgs diesbezüglich mitbekommen haben und was wir dann auch kritisch hinterfragt haben.

Vorsitzender: Danke schön. - Herr Maurus!

Abg. Maurus: Herr Rechenbach, Sie haben eben diese Arbeitsgruppe angesprochen. Sie hat ein Notfallkonzept für die Deutsche Bucht erarbeitet. Wie hieß der Arbeitstitel, und wer hat an diesem Konzept mitgearbeitet?

Rechenbach: Der Bericht wurde 1994 fertiggestellt und hat den Titel "Erstellung von Regelungen für die Sicherheits- und Schutzmaßnahmen auf Schadstoffunfall-Bekämpfungsschiffen". Ursache dafür war, daß die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung ganz konkret Hinweise zum Arbeitsschutz der Besatzung der Mehrzweckschiffe in der Deutschen Bucht respektive in der Ostsee haben wollte und hierzu den Sachverstand eines großen Expertenkreises eingeholt hat: Mitarbeiter der Chemischen Industrie, der Werksfeuerwehren, der öffentlichen Feuerwehren, des Bundesamtes für Zivilschutz, des Bundesamtes für Wehrtechnik und Beschaffung, der Bundeswehr und ähnliche haben in diesem Arbeitskreis mitgewirkt, um alle technischen Probleme zur Ausstattung der Schadstoffunfall-Bekämpfungsschiffe der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung zu definieren.

Innerhalb dieses Tätigkeitsfeldes haben die Vertreter der öffentlichen Feuerwehren und der Werksfeuerwehren klar zum Ausdruck gebracht, daß nicht nur die technische Ausstattung dieser Schiffe notwendig und wichtig ist, sondern daß diese auch in ein Einsatzkonzept eingebunden sein müssen, damit, wenn Schadensereignisse auftreten, auch die organisatorischen Abläufe einwandfrei funktionieren. Deswegen wurde dieser Teilauftrag in die Auftragsformulierung des Arbeitskreises mit hineingenommen und vom Arbeitskreis auch abgearbeitet.

Abg. Maurus: Ich muß noch einmal nachfragen. Waren die Wasser- und Schifffahrtsämter in dieser Arbeitsgruppe beteiligt?

Rechenbach: Ja.

Abg. Maurus: Sie haben eben noch einmal ausgeführt, daß auch ein Alarmplan mit erarbeitet worden ist. Wissen Sie, an wen die Arbeitsergebnisse gegangen sind, nachdem die Expertengruppe ihre Arbeit abgeschlossen hatte, und wie sie tatsächlich eingearbeitet worden sind?

Rechenbach: Zum letzten Teil kann ich keine Aussagen machen, weil die Feuerwehr Hamburg konkret nicht betroffen war. Der Arbeitsauftrag wurde vom Bundesverkehrsminister erteilt und auch an diesen in Form der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung gegeben, die dort vor Ort aufgetreten ist. Die Empfehlungen, die der Arbeitskreis erarbeitet hat, waren zu dem Zeitpunkt - so sind sie ausformuliert - lediglich Rahmenempfehlungen, die einer konkreten Umsetzung bedurften. Da bei der Erarbeitung dieser Rahmenempfehlungen aber alle beteiligten Stellen - ich sage es noch einmal: Wasser- und Schifffahrtsverwaltung, Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger, die Feuerwehren - beteiligt waren, sind wir aus Sicht Hamburgs davon ausgegangen, daß dies auch umgesetzt wird, und zwar für den Bereich der Ostsee mit dem Zentralen Meldekopf in Lübeck und für den Bereich der Nordsee mit dem Zentralen Meldekopf in Cuxhaven.

Vorsitzender: Herr von Hielmcrone!

Abg. Dr. von Hielmcrone: Verstehe ich Sie richtig, daß auch nach diesem Einsatzkonzept eine Anfrage, eine Mitteilung oder was auch immer seitens des ZMK Cuxhaven bei Ihnen oder sonstigen Feuerwehren hätte erfolgen müssen?

Rechenbach: Es war beabsichtigt und so steht es konkret in diesem Arbeitspapier, daß die Feuerwehr Cuxhaven sofort bei Ereigniseintritt einen Fachberater in den Zentralen Meldekopf entsendet und daß die Feuerwehr Lübeck einen entsprechenden Fachberater in den Meldekopf in Lübeck entsendet, damit der feuerwehrtechnische Sachverstand sofort verfügbar ist.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Ist ein solcher Sachverständiger entsandt worden?

Rechenbach: Das ist mir nicht bekannt. Mir ist, wie gesagt, nur bekannt, daß die Feuerwehr Cuxhaven sieben Stunden später alarmiert worden ist, als auf der Meldung konkret Einsatzkräfte angefordert wurden.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Ich komme später noch einmal darauf zurück.

Vorsitzender: Herr Kollege Schlie!

Abg. Schlie: Herr Rechenbach, ist diese Rahmenempfehlung, die aber - so sagten Sie - noch konkreter Umsetzung bedurfte, in Ihrem Zuständigkeitsbereich in Hamburg konkret umgesetzt worden?

Rechenbach: Nein. Hamburg wäre in der konkreten ersten Phase nicht betroffen gewesen.

Abg. Schlie: Nein, das meinte ich jetzt nicht. Sie haben dargestellt, daß dieser Arbeitskreis 1994 Empfehlungen erarbeitet hat, die im Sinne einer Rahmenempfehlung zu verstehen waren, die dann aber noch konkreter Umsetzungen bedurft hätten. Ich frage jetzt einmal, unabhängig von der "Pallas"-Havarie, für den Zuständigkeitsbereich allgemein, in dem Sie tätig sind: Ist dort ansonsten das, was als

Empfehlung herausgegeben worden ist, umgesetzt worden?

Rechenbach: Ja. Es hat sich für uns in Hamburg eindeutig eine Reihe von Konkretisierungen ergeben. So wurde zum Beispiel mit dem Bund und den Ländern Schleswig-Holstein und Niedersachsen ein Brandschutzabkommen geschlossen. Es wurden technische Ausstattungen mindestens für die Feuerwehren Cuxhaven und Brunsbüttel - andere sind mir nicht bekannt - beschafft, die alle aufgrund dieser Empfehlungen weiterverfolgt und konkretisiert worden sind.

Abg. Schlie: Haben diese Empfehlungen auch Hinweise darüber enthalten, wie man bei einem solchen Havaristen bei der Bekämpfung vorzugehen hat, welche Möglichkeiten der Brandbekämpfung es auf offener See unter den Vorbedingungen, die Sie genannt haben - daß dort kein absolutes Löschen notwendig ist, sondern nur die Begrenzung auf bestimmte Teile - gibt, und war klar, daß auch der Einsatz von Hubschraubern vorgesehen und notwendig ist? Mich würde interessieren, wie konkret diese Vorgaben im Konzept des Arbeitskreises waren.

Rechenbach: Die konkreten Vorgaben sind in der Form ausgemacht worden, daß zunächst einmal eine Ereignismeldung alle beteiligten Stellen erreicht, sodann auch die Feuerwehr Cuxhaven, sodann auch die Feuerwehr Bremerhaven, Hamburg und alle, die dort genannt sind, daß dann ganz konkret Einsatzkräfte für den ersten Abmarsch bereitgestellt werden, daß andere betroffene Stellen wie zum Beispiel die Bundeswehr entsprechende Transportkapazität bereitstellen, auch wenn diese noch nicht konkret abgefordert wird, sondern sozusagen erst einmal eine Voralarmstufe besteht, daß dann in Abhängigkeit mit den Maßnahmen, die der Fachberater in der Einsatzleitung mit einbringt, ein Handlungskonzept erarbeitet wird - Was müssen wir jetzt konkret tun, und wer tut es? - und daß - ich sage einmal - die gesamten damit zusammenhängenden logisti-

schen Maßnahmen - Wie bekomme ich die Einsatzkräfte der Feuerwehr, mit welcher Ausrüstung und welchem Transportmittel zum Havaristen? - Wir haben in diesem Arbeitskreispapier sehr konkrete Abstufungen vorgenommen, inwieweit der Havarist in unmittelbarer Küstennähe, also auf relativ kurzem Wege, zu erreichen ist, oder ob er über größere Entfernung zu erreichen ist, weil dies konkrete Auswirkungen auf die bereitzustellende Logistik hat.

Abg. Schlie: Das, was Sie, Herr Rechenbach, jetzt geschildert haben, also das Szenario, das in diesem Arbeitskreis dargestellt worden ist, läuft alles ab, nachdem die Meldung eines solchen Unglücksfalles beim ZMK erfolgt ist? - Nach der Vorstellung des Arbeitskreises.

Rechenbach: So war die Interpretation des Arbeitskreises, daß hier sozusagen nach einer Checkliste sofort abgearbeitet wird und alle beteiligten Stellen informiert werden, die ihrerseits ganz bestimmte Fachberater benennen. Vom Arbeitskreis war vorgeschlagen worden, daß ganz bestimmte Fachberater für Teilaufgabenbereiche namentlich zu benennen sind, damit ich auch von den Fachberatern weiß: Sind das Fachberater, die ich nur telefonisch oder nur im ZMK einsetzen kann, oder kann ich sie auch mit Hubschraubern auf einem Havaristen absetzen? Da gibt es möglicherweise ja Schwellen und Grenzbereiche. Dieses muß in der weiteren Ausgestaltung auch aktualisiert und konkretisiert werden.

Abg. Schlie: Wir hatten es ja hier mit einem Fall zu tun, in dem die Besatzung nicht mehr an Bord war. Gibt es, insbesondere was den Einsatz von Hubschraubern angeht, genaue Vorgaben, wann das zu erfolgen hat, wie viele Personen mit welchen Qualifikationen möglicherweise aufgrund bestimmter Auswirkungen vor Ort eingesetzt werden müssen und unter welchen Bedingungen welche technischen Voraussetzungen notwendig sind, das heißt welches Material mit an Bord gebracht werden muß? Wenn ich Sie richtig

verstanden habe, sagten Sie eingangs, in der Arbeitskreis-Erläuterung sei dargestellt worden, daß diese Szenarien auch alle mit den jeweilig technischen Voraussetzungen ausgestattet seien. Gab es denn aus dem Arbeitskreis heraus für solche Fälle derartige Vorgaben?

Rechenbach: Ja. Es wurde ganz konkret gesagt, daß ein erster Abmarsch der Feuerwehren zwischen 12 und 18 Personen stark sein muß, daß dieses unter der Führung eines gehobenen Beamten des feuerwehrtechnischen Dienstes erfolgen muß und daß, allerdings in Abhängigkeit zur Schadenslage - also Brand in den Aufbauten, Brand in den Laderäumen und so weiter und so fort - eine unterschiedliche Ausstattung mitgenommen werden muß, die in mehreren verschiedenen Transportkisten sowohl in Cuxhaven als auch in Brunsbüttel bereitstehen. Der Einsatzleiter entscheidet dann: Kiste 7, 8 und 12 oder ähnliches, um diese mitzunehmen. Der Transport kann entweder mit den Mehrzweckbekämpfungsschiffen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung oder mit den Schiffen der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger erfolgen, er kann mit Hochseeschleppern erfolgen, er kann aber auch mit Hubschraubern erfolgen.

Abg. Schlie: Herr Rechenbach, gibt es für Sie erkennbare Gründe, die es verhindern, daß diese Vorstellungen, insbesondere was den Hubschraubereinsatz angeht, umgesetzt werden können? Und vor allem die Frage: Gibt es genügend Hubschrauberkapazität, die dafür eingesetzt werden kann, gibt es genügend ausgebildetes Personal, und welches ist das? Könnten Sie das vielleicht benennen?

Rechenbach: Mir sind ausreichende Kapazitäten im Bereich der Bundeswehr bekannt. Es kann aufgrund der Reduzierung der Bundeswehr notwendig sein, diese aus größeren Entfernungen heranzubeordern. Aber für den Bereich Hamburg hat der Standortkommandant noch vor wenigen Wochen unmißverständlich klargemacht, daß, wenn wir im

Rahmen der Gefahrenabwehr Bedarf an die Bundeswehr haben, dieser auch sofort bereitgestellt wird.

Abg. Schlie: Herr Rechenbach, Sie hatten auf meine Frage, inwieweit das Konzept in Ihrem Zuständigkeitsbereich in Hamburg umgesetzt worden sei, gesagt, daß dies dort nach Ihrer Kenntnis im wesentlichen geschehen sei. Haben Sie auch Kenntnis darüber, inwieweit diese Vorgaben des Arbeitskreises in Schleswig-Holstein umgesetzt worden sind?

Rechenbach: Nein. Mir ist nur bewußt, daß die Feuerwehr Brunsbüttel Teile der Ausrüstung entsprechend dieses Konzeptes beschafft hat und vorhält. Sonst nichts.

Abg. Schlie: Vorerst letzte Frage. Könnten Sie vielleicht noch einmal aus Ihrer Sicht dazu Stellung nehmen, welche Einflußfaktoren eine solche Brandbekämpfung, einen solchen Einsatz auf offener See, wie Sie ihn dargestellt haben, hätten behindern können? Sie hatten als Stichwort die Beeinflussung durch Seekrankheit genannt. Wie groß sind solche Faktoren?

Rechenbach: Ganz konkret für den Fall Seekrankheit: Wenn Sie keine Personalvorauswahl für solch ein Ereignis treffen können, müssen Sie bei einer Witterungen, wie sie konkret bei der "Pallas" am Montag, dem 26. Oktober, gewesen ist, also bei etwas beruhigterem Wetter, mit 50 Prozent Ausfall rechnen. Wenn Sie eine Vorwahl getroffen haben, wird sich das wahrscheinlich auf ein Drittel oder ein Viertel reduzieren lassen. Wenn Sie keine Vorauswahl treffen können und auch einen Innenangriff machen müssen, könnte es Ihnen passieren, daß sogar zwei Drittel des Personals ausfallen. Dies sind Ereignisse, wie wir sie aus der täglichen Praxis kennen. - Nicht in der Form von Seekrankheit; aber es kommt durchaus vor, daß für bestimmte Aufgaben, die die Feuerwehr ganz konkret treffen, nur ein kleiner Teil der Mannschaft geeignet ist. Ich sage einmal: Wer klettert in einen 50 m hohen Kran? Auch das ist nicht jedermanns Sache. Sie

müssen hier Vorsorge treffen, und Sie müssen auch damit rechnen, daß Sie von den zwölf Mann vier oder fünf sehr kurzfristig zurückfliegen müssen, damit sie wieder sicheren Boden unter die Füßen bekommen. Dieses ist so.

Vorsitzender: Danke schön. - Herr Hentschel!

Abg. Hentschel: Wissen Sie, welche Feuerwehren in diesem Fall eingesetzt worden sind?

Rechenbach: Mir ist nur bekannt, daß die Feuerwehr Cuxhaven nachmittags zwischen 14 Uhr und 15 Uhr alarmiert und in der Form eingesetzt worden ist, daß sie zur "Mellum" geflogen ist und dort abgesetzt wurde.

Abg. Hentschel: Sie sagten, es sei schwierig, das Feuer zu begrenzen. Ist die Feuerwehr in Hamburg auf Fälle wie die Brandbekämpfung auf offener See eingestellt, und machen Sie so etwas öfter?

Rechenbach: Glücklicherweise machen wir so etwas nicht öfter. Unser letzter Fall, auf offener See eine Brandbekämpfung konkret mit durchgeführt und nicht nur beobachtet zu haben, so wie bei der "Pallas", war die "Ever-Level" 1983.

Abg. Hentschel: Ist von dem Zuständigen in der Einsatzleitgruppe vorgeschlagen worden, die Hamburger Feuerwehr anzufordern?

Rechenbach: Wir sind ein einziges Mal von dem Vertreter Hamburgs in der ELG angerufen worden, inwieweit wir bereit wären, gegebenenfalls Experten für die Schiffsbrandbekämpfung bereitzustellen. Dieses haben wir sofort bejaht. Wir haben zu dem gleichen Zeitpunkt aber auch auf das Bekämpfungsschiff "Kiel" mit der Feuerwehr Kiel verwiesen, weil es das einzige uns bekannte hier in der Nähe befindliche hochseetaugliche Bekämpfungsschiff gewesen wäre. Auf dieses haben wir in dem Zusammenhang gleich aufmerksam gemacht.

Abg. Hentschel: Danke schön.

Vorsitzender: Herr Kubicki!

Abg. Kubicki: Ich darf vielleicht zunächst, was die Daten angeht, nachfragen. Wann sind Sie angerufen worden, und wann haben Sie Auskunft gegeben, die "Kiel" sollte angefordert werden?

Rechenbach: Wir sind diesbezüglich am 10. November von Herrn Dr. Schmitz angerufen worden.

Abg. Kubicki: Am 10. November von Herrn Dr. Schmitz. - Noch eine Frage. Der Beweisantrag ist für mich noch nicht ganz beantwortet. Sind Sie als Hamburger Berufsfeuerwehr nach Ihrem Kenntnisstand überhaupt - nicht nur von der ELG, sondern von einem Vertreter des Landes Schleswig-Holstein beispielsweise, der Landesregierung oder von sonst irgend jemandem - gebeten worden tätig zu werden, und zwar in bezug auf Material oder Rat?

Rechenbach: Nein.

Abg. Kubicki: Die Frage des Kollegen Hentschel, ob die Hamburger Berufsfeuerwehr grundsätzlich in der Lage wäre, bei allen von Ihnen beschriebenen Schwierigkeiten, an einer Schiffsbrandbekämpfung auf See teilzunehmen, würden Sie wie beantworten?

Rechenbach: Die würde ich mit ja beantworten, dieses aber nicht auf die Feuerwehr Hamburg beschränken. Ich sehe eine ganze Reihe von anderen Feuerwehren, die das genauso gut können.

Abg. Kubicki: Welche denn nach Ihrer Kenntnis?

Rechenbach: Bremen, Bremerhaven, Cuxhaven, Brunsbüttel, Kiel, Flensburg, Lübeck. Alle diese Feuerwehren sind unserer Überzeugung nach ebenso gut in der Lage, sachgerechte Hilfe zu leisten. Es ist denkbar, daß einzelne Feuerwehren technische Unterstützung brauchen, weil nicht jede Feuerwehr

alles in dem Umfange abmarschbereit zur Verfügung stellen kann, wie es möglicherweise geboten ist. Deswegen auch die Intention des Arbeitskreises, Fachberatung in die Führungsstäbe zu entsenden, um frühzeitig die Unterstützung aus Feuerwehren in der zweiten Linie wie Bremen und Hamburg bereitzustellen, so daß hier frühzeitig Ersatz, Nachschub und ähnliches gewährleistet werden kann. Wir haben zum Beispiel einen Teil unserer Nachschubcontainer hubschrauber-verläßbar ausgerüstet. Wir können also sofort eine ganze Reihe von Atemschutzgeräten in 20-Fuß-Containern unter einen Hubschrauber hängen, an einen Kran binden und auf ein Schiff laden.

Abg. Kubicki: Herr Rechenbach, gibt es nach Ihrer Kenntnis auch Schiffsbrandbekämpfungsexperten der Bundeswehr?

Rechenbach: Die gibt es mit Sicherheit, sie sind mir aber nicht persönlich bekannt. Ich habe ein einziges Mal vor ungefähr zehn Jahren Kontakt zu einem Fregattenkapitän gehabt, der Konzepte für die Schiffsbrandbekämpfung der Bundeswehr ausgearbeitet hat und in diesem Zusammenhang Kontakt zu uns hatte. Wir wissen auch, daß die Bundeswehr Schiffsbrände hatte. Wir haben, so gut es ging, auch diese Informationen ausgewertet, um Erfahrungen daraus zu sammeln. Einen direkten Kontakt gibt es aber leider nicht.

Abg. Kubicki: Es gibt also nach Ihrer Kenntnis keinen direkten Kontakt zwischen der Hamburger Berufsfeuerwehr oder den öffentlichen Feuerwehren und den Schiffsbrandbekämpfern der Bundeswehr? Es gibt keine gemeinsame Gruppierung?

Rechenbach: Wir nutzen zwar gelegentlich die Ausbildungsmöglichkeiten in Neustadt an der Ostsee, aber daraus hat sich kein nachhaltiger Kontakt auf Führungsebene ergeben.

Abg. Kubicki: Eine letzte Frage. Eine Aussage derart, eine Schiffsbrandbekämpfung wie bei der "Pallas" sei nur durch Experten

der Bundeswehr durchzuführen, nicht aber durch Experten der Feuerwehr, würden Sie nicht teilen?

Rechenbach: Nein, diese würde ich nicht teilen.

Abg. Kubicki: Gut. Danke.

Vorsitzender: Frau Spoorendonk!

Abg. Spoorendonk: Eine Frage hat sich erübrigt. Die Frage, wann die Feuerwehr Cuxhaven angefordert wurde, haben Sie ja schon beantwortet.

Ich habe noch eine Frage zu dem Arbeitskreis. Sie sagten, der Arbeitskreis habe eine Checkliste für das Bundesverkehrsministerium erarbeitet, und Sie wüßten nicht, was aus diesem Ergebnis geworden ist. Habe ich das so richtig verstanden?

Zeuge: Ich weiß es nur in einzelnen Teilpunkten, die mir zufälligerweise bekannt wurden.

Abg. Spoorendonk: Soll ich das so verstehen, daß Sie als Berufsfeuerwehr Hamburg nicht wieder ein Konzept zurückbekommen haben mit der Auflage, das auch zu verwirklichen?

Rechenbach: Nein.

Abg. Spoorendonk: Sie sagten, nicht nur die Berufsfeuerwehr Hamburg, sondern auch andere Berufsfeuerwehren seien imstande, diese Maßnahmen durchzuführen, zu löschen, und Sie nannten eine ganze Reihe. Soll ich das so verstehen, daß die Berufsfeuerwehren auch Übungen durchführen? Sie sagten vorhin, Sie müßten testen, welche Personen das eine oder das andere vertragen, und Sie nannten Seekrankheit und so weiter. Gehört es zu Ihrer Routine, solche Übungen durchzuführen, und gehört es auch zur Routine aller Berufsfeuerwehren, die Sie genannt haben?

Rechenbach: Ja, das gehört zur Routine. Es ist unsere tägliche Arbeit, daß wir solche

Übungen durchführen. Ich weiß auch von anderen Feuerwehren, daß sie diese Übungen durchführen. Wir haben auch das eine oder andere an Ausbildungsveranstaltungen gemeinsam durchgeführt. Ich weiß zum Beispiel, daß die Feuerwehr Cuxhaven regelmäßig Übungen mit der "Mellum" und mit der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger durchführt. Wir führen bei uns im Hamburger Hafen Übungen durch. Es finden Übungen der Feuerwehren in Neustadt bei der Marine statt, um die dortigen Einrichtungen zu nutzen. Ja, die Feuerwehren bereiten sich sehr intensiv auf diese Aufgaben vor.

Abg. Spoorendonk: Eine letzte Frage. Sie sagten, man hätte die Berufsfeuerwehr gleich verständigen müssen. Dann hätte man einen Sachverständigen gehabt, der hätte beurteilen können, was hätte geschehen müssen. Macht es da einen Unterschied, daß es sich um ein ausländisches Schiff handelte?

Rechenbach: Nein.

Vorsitzender: Danke schön. - Herr Benker!

Abg. Benker: Nur zwei Fragen. Erste Frage. Sie haben von einer erheblichen Zeitverzögerung von etwa sieben Stunden zwischen der Meldung beim ZMK und dem Anruf des Fachmannes gesprochen. Wann genau, an welchem Tag, ist diese Zeitverzögerung eingetreten?

Rechenbach: Das war am Montag, dem 26. Oktober.

Abg. Benker: Zweite Frage. Nachdem die "Pallas" dem ZMK am 25. um 17:36 Uhr gemeldet hat: "Feuer unter Kontrolle" und um null Uhr bereits die Abbergung begonnen wurde, so daß im Gegensatz zu dieser Meldung irgend etwas passiert sein mußte - können Sie sich als Fachmann vorstellen, daß es hier zu einem Flash-over beim Öffnen der Luken gekommen ist?

Rechenbach: Das wäre denkbar, das weiß ich aber nicht.

Vorsitzender: Herr von Hielmcrone!

Abg. Dr. von Hielmcrone: Ich habe einige Fragen zur Zuständigkeit. Habe ich Sie richtig verstanden, daß bei allen Fällen, in denen der ZMK in Cuxhaven tätig ist, zunächst die Cuxhavener Feuerwehr informiert beziehungsweise mit ihr zusammengearbeitet wird?

Rechenbach: Wir haben seinerzeit im Arbeitskreis vorgeschlagen: für den ZMK Cuxhaven die Feuerwehr Cuxhaven und für den ZMK Lübeck die Feuerwehr Lübeck, einfach aus der örtlichen Nähe heraus. Das heißt nicht, daß diese Feuerwehren auch Abwehrmaßnahmen in Form von Brandbekämpfung durchführen sollen, sondern sie sollen zunächst einmal nur die Fachberatung sicherstellen, um frühzeitig bei der Erarbeitung von Handlungskonzepten den gegebenenfalls notwendigen Sachverstand der Feuerwehren einfließen zu lassen.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Es wäre dann Aufgabe des ZMK in Cuxhaven gewesen, über die Feuerwehr und über die Einsatzmöglichkeiten zu entscheiden. Ist das richtig?

Rechenbach: Ja. Das haben wir auch absichtlich offengelassen, wenn ich das ergänzen darf, weil es von der Bereitstellung der Transportkapazität und der erforderlichen Mittel abhängig ist, wo sozusagen gestartet wird. Das kann völlig losgelöst davon in Bremerhaven oder in Emden oder meinetwegen in Kiel sein. Das ist die Frage: Woher nehme ich die Transportkapazität, und welche Mittel muß ich schnellstmöglich dorthin fliegen?

Vorsitzender: Herr Schlie!

Abg. Schlie: Herr Rechenbach, wir haben es bei einer solchen Havarie auch mit den wirtschaftlichen Interessen des Reeders zu tun. Gibt es aus Ihrer Sicht genügend rechtliche Möglichkeiten, um sich in dem Sinne der Brandbekämpfung, wie Sie ihn geschildert haben, über die zumindest über einen be-

stimmten Zeitraum bestehenden Interessen des Reeders hinwegsetzen zu können?

Rechenbach: Ich bin kein Jurist. Ich kann das nur immer aus dem Blickwinkel eines einfachen Feuerwehrmannes betrachten. Da muß ich in gewisser Hinsicht passen. Aber nach meinen Informationen sind die Eingriffsmöglichkeiten, die die Wasser- und Schiffsverkehrsverwaltung auf der Basis der Seestraßenordnung und ähnlicher Gesetze hat, denen ähnlich die wir als Feuerwehr tagtäglich mit der Gefahrenabwehr nutzen.

Abg. Schlie: Im Zuge der Gefahrenabwehr ist der Zugriff selbstverständlich möglich. Das ist klar. - Noch einmal konkret: Wäre nach Ihrer Einschätzung - das ist natürlich nur aufgrund der Ihnen zugänglichen und bekannten Daten möglich - das, was Sie auch dargestellt haben, nämlich eine Begrenzung des Brandes auf der "Pallas" auf hoher See, möglich gewesen, um die Manövrierfähigkeit zu erhalten, und unter welchen Voraussetzungen hätte das geschehen müssen? In welchem zeitlichen Rahmen hätte nach Ihrer Auffassung was geschehen müssen?

Rechenbach: Das Selbstverständnis der Feuerwehr ist es, immer so schnell wie möglich handeln zu können. Das heißt, in der Sekunde, als die Meldung "Das Schiff brennt, und wir verlassen das Schiff" eintraf, wäre ich gerne an Bord gegangen. - Ich meine damit die Feuerwehr schlechthin. - Die Chance, die möglicherweise auf der "Pallas" bestanden hätte: Das Schiff hat konstruktiv ein Doppelschott zwischen den Laderäumen und dem Maschinenraum. Diesen Bereich kann ich - unter Berücksichtigung der Schwierigkeiten, die ich eingangs erwähnt habe - relativ einfach als Trennungslinie zwischen Ladung und Schiffstechnik halten. Das heißt, durch die Vornahme weniger Rohre zur Kühlung und Brandbekämpfung im Innenangriff oder durch Flutung dieses Bereiches kann ich ausschließen, daß der Brand aus den Laderäumen in den Maschinenraum respektive in die Decksaufbauten hineinläuft. Mit dieser Maßnahme kann ich die Manö-

vierfähigkeit - in der Form: die Schiffstechnik bleibt funktionstauglich - erhalten. Wenn die Schiffstechnik funktionstauglich bleibt, kann ich, wenn ich entsprechend qualifiziertes Personal an Bord habe, mit dem Schiff weiterfahren. Diese Möglichkeit hätte ich an dem Montag gesehen. - Aus Hamburger Entfernung. Vor Ort sieht das manchmal schlimmer aus.

Abg. Schlie: Es ist klar, daß diese Frage unter solch einem Vorbehalt steht. Meine nächste Frage wahrscheinlich auch. Aber ich meine sie allgemein. Ich will sie stellen und möchte gerne eine konkrete Antwort darauf haben, wieweil man aus Ihren bisherigen Ausführungen auch schlußfolgern könnte. Ich habe Sie richtig verstanden, daß die Brandbekämpfung, soweit sie vor Ort möglich ist, das heißt das Begrenzen des Brandes, um die Manövrierfähigkeit zu erhalten, im Vordergrund steht, bevor eine Schleppverbindung aufgebaut werden soll?

Rechenbach: Die Schleppverbindung ist eine nautische Maßnahme. Das kann parallel erfolgen. Das ist nicht der Tätigkeitsbereich der Feuerwehren. Da gibt es Spezialisten genug. Das kann man parallel versuchen. Denn die Brandbekämpfung, dieses Abschotten im Bereich des Doppelschutzes wird auch eine Tätigkeit über mehrere Stunden sein. Da kann ich auch andere Maßnahmen parallel durchführen.

Abg. Schlie: Noch einmal zu einem anderen Bereich. Sie hatten vorhin, wenn ich es richtig aufgeschrieben habe, gesagt, daß Sie am 10.11. von Seiten der Landesregierung, von Herrn Dr. Schmitz, angerufen worden seien. - Entschuldigung. Von der ELG.

Rechenbach: Vom Hamburger Vertreter in der ELG.

Abg. Schlie: Ja. - Daß Sie von Herrn Dr. Schmitz angerufen worden seien. Gab es danach noch Kontakt in irgendeiner Form seitens der ELG oder seitens der Landesregierung, um Ihre Sachkenntnis zu erfragen

oder um die Hilfe der Hamburger Berufsfeuerwehr zu erbitten?

Rechenbach: Nein. Es hat zwei Kontakte gegeben. Die beschränkten sich im wesentlichen auf die damals etwas eskalierende Medienberichterstattung.

Abg. Schlie: Diese Bemerkung veranlaßt mich zu der Frage: Welche Kontakte waren das? Welche Auswirkungen hatte das ganz konkret? Können Sie das darstellen?

Rechenbach: Ich habe mit Herrn Schell am Freitag, dem 13., telefoniert. Herr Schell hat zum Ausdruck gebracht, daß die Medienberichterstattung, die durch die Feuerwehr Hamburg verursacht worden sei, nicht in seinem Sinne sei. Dieses hat sich dann am Montag, dem 16., noch einmal in einem Fax konkretisiert. Das waren die beiden Kontakte, die ich in dieser Phase zur ELG hatte.

Abg. Schlie: Hat es, soweit Sie das sagen können, darüber hinaus, innerhalb Ihrer dienstlichen Abstufungen in der Hamburg Berufsfeuerwehr, Maßnahmen gegeben, die sich auf die öffentlichen Äußerungen der Hamburger Berufsfeuerwehr bezogen?

Rechenbach: Es hat Abstufungen gegeben. Wir haben am Montag, dem 16., die Medienberichterstattung in der Form eingestellt, daß wir gesagt haben: Wir wollen hier keine weitere Eskalation der Situation. Und wir haben dann weitere Kommentare abgelehnt.

Vorsitzender: Frau Franzen!

Abg. Franzen: Ich frage zunächst einmal, ob ich Sie richtig verstanden habe. Sie sagten in Ihren einleitenden Bemerkungen, im Grunde genommen, sei bei einer Ladungsbrandbekämpfung - das hatten wir hier ja - ein Löschen auf See nicht möglich, sondern dieses müßte immer im Hafen erfolgen. Darauf aufbauend möchte ich von Ihnen gerne wissen, ob Sie dem Konzept, das uns hier vorgetragen worden ist, zustimmen. - Man hatte ja im Grunde genommen bis zum - ich glaube, es ist richtig zu sagen: - 07.11. die

Konzeption der Bergung, und erst als man den Knick entdeckte, hat man auf totales Löschen umgeschaltet, weil die Bergung vielleicht auch schlechterdings unmöglich war

Rechenbach: Sicherlich ist es so gewesen, daß nach dem Montag, dem 26., aufgrund der Witterung ein Einsatz von Feuerwehrcräften auf dem Havaristen für mehrere Tage ausgeschlossen gewesen ist. Das heißt, hier ergibt sich zwangsläufig, sozusagen in einem potentiellen Handlungskonzept, daß der Bergungsauftrag eindeutig im Vordergrund steht. Inwieweit es noch Sinn gemacht hätte, Feuerwehreinsatzkräfte in der Bergungsphase, nachdem Maschinenraum und Decksaufbau ebenfalls vom Feuer erfaßt und ausgebrannt waren, mit an Bord zu nehmen, kann ich nicht beurteilen. Das hätte man vor Ort entscheiden müssen, ob es Sinn macht oder keinen Sinn macht.

Abg. Franzen: Herzlichen Dank. - Ich darf noch einmal nach dem 26.10. fragen. Nehmen Sie das bitte wirklich als Frage. Wir haben Neustadt besucht und uns angeschaut, wie schwierig die Brandbekämpfung ist.

Ich habe nachgeschaut. Wir haben ja schon jemanden vom Deutschen Wetterdienst hier gehabt. Am 26.10. bestand Windstärke 7, abnehmend 6, es gab aber auch noch schwere Sturmböen, See um 3 m. - Das ist die aktuelle, die tatsächlich gemessene Wittersituation. Würden Sie unter diesen Gesichtspunkten noch einmal Ihre Aussage wiederholen, Sie wären gerne an Bord gegangen, um ein Abschotten des Brandes zu erreichen, und darf ich Sie gleichzeitig fragen, bis zu welcher Windstärke und Wittersituation die Hamburger Berufsfeuerwehr konkrete Erfahrungen aus den letzten Jahren hat?

Rechenbach: Konkrete Erfahrungen haben wir diesbezüglich nicht, weil wir bei solchen Wetterlagen bisher nicht an Bord von Havaristen gehen mußten. Aber wenn es eine Chance gegeben hätte, hätte sie aus meiner Sicht nur an diesem Montag bestanden. Denn das war schon die obere Grenze des-

sen, was man überhaupt riskieren kann. Sie hätte, wenn, dann irgendwann im Laufe des Tages bestanden. Denn die Feuerwehr Cuxhaven ist mit Hubschraubern auf der "Mellum" abgesetzt worden, und vielleicht hätte im Laufe des Tages die Chance bestanden, sich auf den Havaristen abseilen zu lassen. Versucht hätte ich das mit meinen Einsatzkräften in jedem Fall.

Abg. Franzen: Das hat meine hohe Achtung. - Noch einmal eine ganz andere Frage zu den Kontakten, die es gegeben hat. Im Zuge der Landtagsdebatte sind wir ja insbesondere durch Herrn Kubicki auf die Hamburger Feuerwehr hingewiesen worden. Haben Sie oder andere Mitglieder der Hamburger Feuerwehr Kontakt zur FDP-Fraktion in Schleswig-Holstein, zu Herrn Kubicki, aufgenommen?

Rechenbach: Von unserer Seite ist mir keine Kontaktaufnahme bekannt. Ich weiß, daß ich zweimal mit Fraktionen dieses Landtages telefoniert habe. Dabei ging es um Nachfragen aufgrund der Medienberichterstattung.

Abg. Franzen: Herzlichen Dank.

(Abg. Kubicki: Fragen Sie doch mich!)

- Ich frage lieber den Zeugen.

Vorsitzender: Frau Spoorendonk!

Abg. Spoorendonk: Ich habe noch zwei Nachfragen. Es geht immer noch um dieses Löschkonzept. Wenn ich Sie richtig verstanden habe, sagten Sie, daß der Meldekopf eigentlich die Initiative hätte ergreifen müssen, um dieses Konzept zu aktivieren.

Rechenbach: Ja.

Abg. Spoorendonk: Nun meine Fragen. Erstens. Ist ein Brand an sich ein Risikofaktor? Kann man sich vorstellen, daß beschlossen wird: Der Brand ist nicht so gefährlich, daß gleich eingegriffen werden muß? Zweitens. Gibt es irgendwelche Kriterien, die erfüllt werden müssen, damit man eingreift?

Ich stelle mir vor: Risiko für die Umwelt und Risiko für die Schifffahrt. Gibt es solche Kriterien, die erfüllt sein müssen, ehe man sagt: Jetzt kommt das Konzept in Gang, jetzt lösen wir die Handlung aus?

Rechenbach: Nach meiner Überzeugung und als Mitglied dieses Arbeitskreises sage ich: Die Intention lautete, daß mit einem Ereignis "Brand auf einem Schiff" die Ereigniskette ausgelöst wird.

Abg. Franzen: Automatisch?

Rechenbach: Automatisch. Aber wenn ich ein Handlungskonzept erarbeite, dann gibt es einen Einsatzleiter. Der Einsatzleiter muß die Entscheidungsfreiheit darüber haben, welche Schwerpunkte er setzt. Selbstverständlich muß ein Einsatzleiter dann auch, auf eine Maßnahme verzichten können, um eine andere als höchste Priorität einzustufen. Dies ist tagtägliches Tun auch in meiner Funktion als Einsatzleiter. Auch da muß ich unter den verschiedenen Möglichkeiten abwägen und die Prioritäten festsetzen. Dies muß aber dem Einsatzleiter vorbehalten bleiben.

Der entscheidende Punkt ist - das war die Intention des Arbeitskreises -, den Sachverständigen aller Teilbereiche an einen Tisch zu bekommen, so daß man abfragt und diese Ergebnisse in ein Handlungskonzept einmünden läßt. Selbstverständlich ist es dann immer noch möglich, daß Brandbekämpfung oder Bergung oder Umweltschutz in unterschiedlicher Priorität verfolgt werden.

Abg. Kubicki: Herr Rechenbach, Sie haben gesagt, am 10.11.1998 seien Sie von Herrn Dr. Schmitz angerufen worden, und Sie hätten darauf hingewiesen, daß es ein Schiff mit dem Namen „Kiel“ in Kiel gebe, das sinnvollerweise als Löschboot eingesetzt werden sollte. Habe ich Sie so richtig verstanden?

Rechenbach: Wir haben darauf hingewiesen, daß selbstverständlich Experten von uns jederzeit zur Verfügung stünden, daß aber auch in Kiel mit dem Löschboot „Kiel“ sozusagen die Synergie erfolgen könnte. Wenn

man sich also den Expertensachverständigen aus Kiel mit dem Schiff holt, hat man beides.

Ich kann schlechterdings in Cuxhaven immer das verkaufen, was so ein Löschschiff in Kiel leisten kann. Das können die Kieler viel besser.

Abg. Kubicki: Ja.

Rechenbach: Aber den Hinweis, daß es dort so ein Schiff gibt, den haben wir gegeben.

Abg. Kubicki: Wissen Sie aus eigener Kenntnis oder durch Erzählungen anderer, ob aufgrund Ihres Hinweises die „Kiel“ in Marsch gesetzt wurde?

Rechenbach: Nein, das wissen wir nicht. Wir wissen nur, daß sie kurze Zeit später in Marsch ging.

Abg. Kubicki: Gut, dann frage ich Sie: Hat es Sie am 10.11.1998 - wenn Sie versuchen, sich noch einmal Ihre subjektive Erinnerung vor Ihr geistiges Auge zu holen -, hat es Sie da gewundert, daß Sie am 10.11.1998 den Hinweis auf ein Feuerlöschboot geben müssen?

Rechenbach: Das hat uns etwas gewundert, ja, wobei ich persönlich das Gespräch nicht geführt habe, sondern der Amtsleiter hat dieses Gespräch geführt. Aber er brachte das mir gegenüber so zum Ausdruck, daß er noch einmal nachdrücklich auf dieses Schiff hingewiesen hat, ja.

Abg. Kubicki: Aus Ihrer Sachverständigen-sicht - so will ich einmal sagen - und Ihrer Äußerung, Feuerwehrkräfte so schnell wie möglich an einen Brandherd heranzuführen - wäre es aus Ihrer Sicht sinnvoll gewesen, ein Feuerlöschboot relativ zügig an einen brennenden Havaristen heranzuführen?

Rechenbach: Ich hätte die „Kiel“ in der Nacht vom 25. auf den 26. Oktober in die Nordsee beordert.

Abg. Kubicki: Keine weiteren Fragen!

Vorsitzender: Herr Benker!

Abg. Benker: Ich habe noch einmal die konkrete Frage: Unter der Gleichberechtigung und Gleichwertigkeit aller Hafeneuerlöschleinrichtungen, also Kiel, Cuxhaven, Brunsbüttel und Hamburg: an dem 26.10. ist Cuxhaven wann - noch einmal - informiert worden? Ich komme noch einmal auf die Zeitlücke zurück.

Rechenbach: Die Feuerwehr Cuxhaven ist nach meinen Informationen zwischen 14:00 Uhr und 15:00 Uhr alarmiert worden.

Abg. Benker: Wenn um 4:00 Uhr das Schiff führerlos war, weil die Besatzung abgeborgen war, und in diesem Zeitraum die Information war und um 22:00 Uhr die Meldung von der „Pallas“ gegeben wurde, „Alle Luken brennen!“, dann wäre in einer Frühphase die einzige Einsatzmöglichkeit aus Ihrer Sicht gewesen?

Rechenbach: Ja.

Abg. Benker: Dieser Einsatz hätte dann aber doch nur auf Anordnung des ZMK getätigt werden können, denn bis zu diesem Zeitpunkt war der Reeder noch in der Verantwortung des Schiffes?

Rechenbach: Ja.

Abg. Benker: Gut! - Wenn Sie von den Seegangsverhältnissen und allem, was dazu gehört, ausgehen - welche Vorbereitungszeit würde erforderlich sein, um in dem Zeitraum von 14:00 Uhr informiert zu werden, auf einem führerlosen, unter Umständen antriebslosen, unter Umständen versorgungslosen Schiff abgesetzt zu werden? Welche Vorbereitungszeit brauchen Sie, um dort abgesetzt zu werden?

Rechenbach: Die Feuerwehr Cuxhaven ist mit all dem, was sie brauchte, um 16:50 Uhr an Bord der „Pallas“ gewesen. Da ist der letzte Mann der Feuerwehr Cuxhaven vom Hubschrauber abgeseilt worden.

(Abg. Benker: Auf der „Mellum“!)

- Auf der „Mellum“, Entschuldigung! - Das heißt, das hat ungefähr zweieinhalb Stunden gedauert.

Wenn ich jetzt unterstelle, daß wir uns im Laufe des Tages hätten auf die „Pallas“ absetzen müssen - also „uns“, die Feuerwehr schlechthin -, dann wäre das sicherlich zeitaufwendiger gewesen und sehr viel problematischer. Aber ich schätze - so sage ich einmal - hierfür einen Zeitraum von vier Stunden bis viereinhalb Stunden als maximal an.

Abg. Benker: Letzte Frage: Wenn Sie aber von einer Temperatursteigerung in der vierten Potenz ausgehen, können Sie nicht ausschließen, daß der Zugang trotzdem nicht mehr möglich gewesen wäre? Die haben Sie selbst genannt.

Rechenbach: Es ist weniger eine Frage, wie heiß es auf dem Schiff ist respektive im Bereich der Laderäume, es ist vielmehr die Frage: Wie kann ich bei diesem Seegang Einsatzkräfte abseilen und sicher an Bord absetzen? Dies mache ich ja nicht im Bereich der Laderäume, sondern entweder auf dem Vorschiff oder auf dem Achterschiff.

(Abg. Benker: Das ist richtig!)

Da waren diese Temperaturverhältnisse nicht gegeben, sondern da war nur das Problem „Seegang, Wind und Wetter“.

Abg. Benker: Und unter Umständen die Rauchentwicklung, oder nicht?

Rechenbach: Rauchentwicklung spielt in diesem Fall eine nachgeordnete Rolle, weil Sie da - so sage ich einmal - die Windverhältnisse ausnutzen können, und ein Teil dessen, was aufsteigt, ist auch Wasserdampf gewesen.

Vorsitzender: Herr Hentschel!

Abg. Hentschel: Wie lange dauert es, wenn die Leute abgesetzt sind, der Seegang zunimmt und Sie sie wieder herunterholen müßten?

Rechenbach: Oha! Also - dieses Wiederherunterholen so einer Mannschaft müßte man wahrscheinlich mit drei Stunden kalkulieren, wobei ich im Moment davon ausgegangen wäre, daß sie an Bord bleiben.

Abg. Hentschel: Ist es bei angekündigten Sturmwarnungen für die nächstfolgenden Tage mit Orkanböen verantwortlich, Feuerwehrleute in einer solchen Situation abzusetzen?

Rechenbach: Das ist eine Abwägung, die man hätte treffen müssen.

Ich kann Ihnen nicht beantworten, wie ich diesen Sachverhalt entschieden hätte. Es ist denkbar, daß ich gesagt hätte: alle Mann runter! Es ist auch denkbar, daß ich gesagt hätte: wir bleiben! - Und es kann beides falsch gewesen sein.

Abg. Hentschel: Hängt die Frage, ob Sie die Aufbauten des Schiffes frei halten können von dem Feuer, wenn der Laderaum bereits brennt, auch davon ab, in welche Richtung das Schiff fährt?

Rechenbach: Nicht entscheidend! - Das ist aber alles sehr hypothetisch, was wir jetzt machen.

Abg. Hentschel: Haben Sie Hinweise darauf, daß beim Zentralen Meldekopf, als diese Entscheidungen gefällt worden sind, daß zunächst einmal abgeschleppt wird und keine Feuerwehr auf der „Pallas“ selbst abgesetzt wird - haben Sie Hinweise darauf, daß beim Zentralen Meldekopf nicht genügend Sachverstand vorhanden war?

Vorsitzender: Da möchte ich doch wirklich zu überlegen geben, ob der Herr Sachverständige Rechenbach hierauf antworten muß.

(Abg. Kubicki: Ob er überhaupt darauf antworten kann!)

- Ja, aufgrund des Könnens: Die Potentialität scheint mir hier nicht gegeben zu sein, Kollege Hentschel. Können Sie das nicht anders

formulieren? Dann gebe ich erst einmal Herrn von Hielmcrone das Wort.

Abg. Hentschel: Ich bin kein Jurist. Von daher bin ich sicherlich nicht so erprobt, um zu wissen, welche Fragen ich hier stellen darf oder nicht. Es wäre mir lieb, wenn wir dann - -

(Abg. Kubicki: Sie dürfen alle Fragen stellen, nur nichts unterstellen!)

- Na ja, wir hatten hier - ich sage das einmal so als Zwischenbemerkung - eine ausführliche Diskussion über die Frage, wie Sachverstand zur Verfügung gestellt werden soll aufgrund eines Einsatzkonzepts, eines Konzepts, das erarbeitet worden ist, damit der Zentrale Meldekopf auch den nötigen Sachverstand zur Verfügung hat. Darüber wurde hier ausführlich berichtet.

Jetzt stellt sich mir in diesem Zusammenhang natürlich die Frage: Ist das umgesetzt worden, dieses Konzept? Hat der Zentrale Meldekopf in dieser Situation den nötigen Sachverstand zur Verfügung gehabt, oder stand der nötige Sachverstand nicht zur Verfügung?

Vorsitzender: Der feuerwehrtechnische Sachverstand!

Abg. Hentschel: Ja!

Vorsitzender: Hierauf hat Herr Rechenbach ja vorhin schon geantwortet, beziehungsweise er konnte diese Möglichkeit, die Sie erörtert haben wollen, ob das ZMK das wußte - so ist es bei mir angekommen -, natürlich keine Auskunft geben.

Ich schlage vor, Herr von Hielmcrone fragt jetzt nach der Liste, und Sie stehen selbstverständlich noch einmal auf meiner Frageliste.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Das ist natürlich eine hochspannende Frage!

Aber ich habe zwei Dinge, eines davon ist eine Anregung: Diesen Bericht Ihrer Kom-

mission an den Bundesverkehrsminister, den sollten wir, denke ich, gern haben.

(Zuruf: Den können wir uns ja dort beschaffen!)

Je nachdem! Das ist eine Anregung, uns diesen Bericht jedenfalls zu besorgen; ich denke, das ist notwendig.

Wir sollen ja auch aus dem ganzen Verfahren Schlüsse ziehen.

Da habe ich nun doch eine Frage. Wenn ich es richtig sehe, ist die „Kiel“ das einzige Feuerlöschboot sowohl in der Nordsee wie in der Ostsee?

Rechenbach: Nein, es gibt noch ein hochseetaugliches Löschboot in Rostock.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Es gibt also - -

Rechenbach: In der Ostsee gibt es zwei, in der Nordsee null!

Abg. Dr. von Hielmcrone: In der Nordsee gibt es also keines - ist das ausreichend? Brauchte man also auch ein Feuerlöschboot in der Nordsee?

Rechenbach: Der entscheidende Punkt ist für mich weniger die Frage, „muß es ein Löschboot sein oder etwas ähnliches?“. Wir haben Schiffe der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung, wir haben Schiffe der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger; mit beiden Schiffen sind Brandbekämpfungseinsätze im Außenangriff möglich - das hatte ich bereits ausgeführt -, genauso wie eine Brandbekämpfung im Außenangriff mit Hochseeschleppern in der Regel möglich ist. Es geht hier darum, eine Arbeitsbasis für Einsatzkräfte der Feuerwehren zu haben, die dann an Bord des Havaristen tätig werden und eine entsprechende Ausrüstung mit an Bord des Havaristen liefern können. Dies geht zum Beispiel auch mit der „Mellum“. Ich kann von der „Mellum“ als Arbeitsplattform aus arbeiten, kann mir eine Wasserversorgung aufbauen, kann Schaummittel heranzuführen und kann meine Ausrüstung mit

dem Kranausleger auch an Bord eines Havaristen bringen. Dies ist möglich.

Ob ich deshalb unbedingt eine eigene Löschbootplattform brauche, das weiß ich nicht. Darüber kann man diskutieren und streiten.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Gut, mit Ihrer Antwort kann ich nicht so furchtbar viel anfangen, aber in Ordnung! Keine weiteren Fragen!

Vorsitzender: Herr Poppendiecker!

Abg. Poppendiecker: Dann habe ich eine Frage. Sie sagten vorhin, was dieses Feuerlöschboot angeht, so haben Sie erst darauf hinweisen müssen, daß die „Kiel“ dort rüber muß.

Rechenbach: Ob wir das mußten, weiß ich nicht. Wir haben es getan.

Ob wir das mußten, weiß ich nicht.

Abg. Poppendiecker: Gut! Wenn diese Plattform auf der „Mellum“ genügt hätte, wäre die „Kiel“ ja nicht unbedingt sofort erforderlich gewesen? Das ist die erste Frage.

Die zweite Frage: Hätte das Absetzen auf Schiffen der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger ebenfalls geholfen, um den Löscheinsatz und hier auch eine gewisse Plattform zu haben? Hätte das ausgereicht? Wir wissen ja, daß diese Schiffe mit guten Löscheinrichtungen ausgerüstet sind.

Die dritte Frage ist: Inwieweit könnten jetzt - als die „Pallas“ nachher mehr oder weniger auf Grund lag - die eigenen Löschboote der Hamburger Berufsfeuerwehr eingesetzt werden im sogenannten Flachwasserbereich, sprich: im Wattenbereich?

Rechenbach: Die Löschboote der Hamburger Berufsfeuerwehr sind nicht seetauglich; die können dort nicht hinfahren - um diese

Frage zu beantworten. Für die ist querab Brunsbüttel/Cuxhaven Schluß.

Zur zweiten Frage: Die Feuerwehr braucht bei einem Angriff auf einen Havaristen - so sage ich es einmal - eine sichere Arbeitsplattform. Dies ist natürlich das Löschboot der Feuerwehr Kiel. Es ist natürlich das Löschboot der Feuerwehr Rostock. Dies ist aber auch mit den anderen Schiffen denkbar. Genau das war damals auch die Intention des Arbeitskreises, diese Arbeitsplattformen alle gleichermaßen heranzuziehen. Das ist eine Gemeinschaftsaufgabe; so hat es der Arbeitskreis seinerzeit, so sage ich einmal, gesagt.

Mit dem Schiff „Kiel“ kann man allerdings mehr kombinieren, weil es sowohl Ölschadenbekämpfung als auch Brandbekämpfung machen kann. Dort war es zu dem Zeitpunkt, als wir den - so sage ich einmal - Hinweis auf die „Kiel“ gegeben haben, schon so, daß die „Mellum“ nicht mehr so arbeiten konnte und auch nicht das leisten konnte, was die „Kiel“ leisten konnte.

Hinzu kommt, daß Sie auf der „Kiel“ dann natürlich auch eine Feuerwehrbesatzung oder eine mit der Feuerwehr verheiratete Besatzung haben, die bezüglich der Brandbekämpfung dann ein eingespieltes Team darstellt. Auch das bringt Vorteile.

Vorsitzender: Herr Schlie!

Abg. Schlie: Herr Rechenbach, nur noch einmal eine Nachfrage! Sie hatten den Titel der von Ihnen damals in dem Arbeitskreis erstellten Maßnahmen vorgelesen. Ich habe das nicht so schnell mitschreiben können. Heißt es: „Erstellung von Regelungen für die Sicherheit und Schutzmaßnahmen auf Schadstoffunfallbekämpfungsschiffen“ von 1994?

Rechenbach: Ja!

Abg. Schlie: Dann sei meinerseits nur der Hinweis gestattet, Herr Vorsitzender, daß

dies in dem Beweisantrag der CDU ohnehin schon aufgeführt war.

(Abg. Dr. von Hielmcrone: Wunder schön!)

Vorsitzender: Sehr weise, daß Sie das rechtzeitig beantragt haben, Herr Schlie.

Ich habe jetzt Herrn Hielmcrone auf meiner Liste und Herrn Hentschel.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Ja, ich habe doch noch eine Nachfrage zu der „Kiel“, weil mir das nicht unbedingt Ruhe läßt.

Sie haben gesagt, die Brandbekämpfung sei auch von „Mellum“ und „Neuwerk“ möglich. Meine Frage ist: Ist sie ohne weiteres möglich, oder müßten diese Schiffe erst entsprechend ausgerüstet werden? Ich kann mir vorstellen, daß ein Feuerbekämpfungsschiff wie die „Kiel“ eine ganz andere Ausrüstung an Bord hat, als sie auch bei der „Mellum“ vorhanden ist. Sonst brauchte man sie ja wahrscheinlich gar nicht.

Das heißt: Ist erst dann, wenn ich die „Mellum“ oder die „Neuwerk“ entsprechend ausrüste, diese Brandbekämpfung möglich oder nicht? Wenn ja, sollte dann eine entsprechende Ausrüstung erfolgen?

Rechenbach: Die Arbeitsbasis von „Mellum“, „Scharhörn“ und ähnlichen Schiffen ist als Basisausrüstung ausreichend. Das schließt nicht aus, daß die Möglichkeiten der „Kiel“ besser sind.

Wir haben diese Arbeitsplattformen gerade in diesem Arbeitskreis eben auch technisch vorangebracht und zusätzliche Ausrüstungen und Möglichkeiten geschaffen, damit sie als Arbeitsplattform auch der Feuerwehr dienen können. Entscheidend dabei ist, daß die Feuerwehr an Bord des Havaristen geht und im Innenangriff arbeitet, denn das „Spritzen von außen“, das können die Hochseeschlepper und die Schiffe der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger allein; dafür brauchen sie keine Feuerwehr.

Aber die Arbeitsplattformen, um an Bord des Havaristen zu gehen respektive Ausrüstungsgegenstände an Bord des Havaristen mit dem Kran aufzuladen und ähnliches, das können sowohl die „Mellum“ als auch die „Kiel“.

Vorsitzender: Danke schön! Herr Hentschel!

Abg. Hentschel: Hat die „Kiel“ einen anderen Tiefgang als die „Mellum“?

Rechenbach: Da fragen Sie mich jetzt zuviel. Ich kann diese Frage nicht beantworten. Ich kann sie für die „Kiel“ beantworten, aber nicht für die „Mellum“.

Aber ich meine, ja.

Abg. Hentschel: Wieso reichte bis dahin die „Mellum“ aus, und wieso hat man - die Feuerwehr Cuxhaven ist ja auf der „Mellum“ abgesetzt worden - das erst einmal so gemacht und dann erst anschließend die „Kiel“ geholt?

Rechenbach: Mein Hinweis auf die „Kiel“ bezog sich auf den Zeitpunkt, als die „Pallas“ bereits auf Schlick aufgesessen hat und Öl austrat und weil die „Kiel“ ein eindeutiges Ölschadenbekämpfungsschiff ist und ein Feuerlöschschiff ist.

Da ist die Kombination drin.

Abg. Hentschel: Hatten Sie zu einem früheren Zeitpunkt als zu dem Zeitpunkt, als Sie den Hinweis gegeben haben, schon die Einschätzung, daß es sinnvoll gewesen wäre, die „Kiel“ heranzuholen?

Rechenbach: Ich hatte ja schon ausgeführt, daß ich die „Kiel“ sofort alarmiert hätte, um eine entsprechende Arbeitsplattform in der Nordsee zu haben.

Ob ich sie dann brauche, ist eine zweite Sache, nur, die Feuerwehr arbeitet hier so: Erst einmal alarmieren und in Marsch setzen! Die „Kiel“ braucht ein paar Stunden, bis sie da ist. Schlimmstenfalls schicke ich die Einsatz-

kräfte, die ich nicht brauche, zurück. Das ist auch das Ziel dieses Arbeitskreises gewesen, erst einmal ordentlich - so sage ich einmal - „Anschub zu leisten“; was dann nicht gebraucht wird, wird angehalten.

Das ist eine bei der Feuerwehr durchaus übliche Verfahrensweise. Deswegen hätte ich die „Kiel“ sofort in der Nacht alarmiert. Am einfachsten wäre es gewesen, sie am Montag sozusagen wieder nach Hause zu schicken, wenn das Feuer aus gewesen wäre.

Aber hier hätte es sich vielleicht gezeigt, daß sie als Arbeitsplattform sehr hilfreich gewesen wäre - nicht als Schlepper, nicht für die Bergung!

Abg. Hentschel: Ist dieser Hinweis von der Hamburger Feuerwehr über den Vertreter der Einsatzleitgruppe zu irgendeinem Zeitpunkt vor dem 10. eingebracht worden?

Rechenbach: Das weiß ich nicht.

Abg. Hentschel: Ist das von der Hamburger Feuerwehr an ihren Vertreter in der Einsatzleitgruppe weitergegeben worden?

Rechenbach: Also, er hat uns gefragt, und wir haben es ihm gesagt.

Was er damit gemacht hat, weiß ich nicht.

Abg. Hentschel: Aber Sie haben es von sich aus nicht an ihn herangetragen?

Rechenbach: Nein!

Vorsitzender: Ich sehe keine weiteren Fragen aus dem Kreis der Untersuchungsausschußmitglieder, so daß ich mich bei Ihnen, Herr Rechenbach, herzlich für die umfangreichen Informationen bedanken darf. Ich wünsche Ihnen einen guten Heimweg.

Wir unterbrechen die Sitzung und setzen sie um 14:00 Uhr in diesem Raum fort.

(Unterbrechung: 12:47 bis 14:04 Uhr)

Vernehmung der Auskunftsperson Uwe Klein

Vorsitzender: Meine sehr verehrten Damen und Herren, wir eröffnen die Nachmittags-sitzung des Untersuchungsausschusses. Ich begrüße Herrn Kapitän Klein. Sie sind heute vor dem „Pallas“-Untersuchungsausschuß als Auskunftsperson erschienen. Das Beweisthema, zu dem Sie sich äußern sollen, ist Ihnen in der Ladung mitgeteilt worden.

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. Und 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, Herr Klein, 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 vorsorglich darauf hin: Auf die strafrechtlichen Folgen einer falschen Aussage oder eines Meineides steht eine Freiheitsstrafe von mindestens einem Jahr. Diese Belehrung erfolgt nicht aus Mißtrauen Ihnen gegenüber, sondern weil ich dazu verpflichtet bin.

Bevor ich Sie zur Sache vernehme, Herr Klein, muß ich Sie vorher zur Person vernehmen. Ich bitte Sie, uns Ihren vollständigen Namen, Ihr Alter, Ihren Wohnort und Ihren Beruf mitzuteilen. Bitte schön!

Klein: Ich heiße Uwe Klein, bin 60 Jahre alt und tätig bei der Deutschen Gesellschaft zur

Rettung Schiffbrüchiger als Mitglied der Geschäftsleitung und Leiter des Rettungsdienstes - Inspektion. Ich wohne in Bremen, Arster Landstraße 96.

Vorsitzender: Ja, schönen Dank, Herr Klein!

Die Ladung haben Sie mit dem Text des Gegenstandes, zu dem wir Sie einvernehmen wollen, erhalten. Ich würde sagen, Sie halten zunächst Ihren Vortrag - oder wie man die Darstellung sonst einordnen kann -, und anschließend stellen wir unsere Fragen. Sind Sie so einverstanden?

Klein: Sehr! Dürfte ich den Overheadprojektor benutzen?

Vorsitzender: Ja, selbstverständlich!

(Herr Klein bezieht sich im folgenden auf die Folien, deren Kopien dem Umdruck 14/2975 zu entnehmen sind.)

Klein: Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren! Ich möchte mich bei Ihnen bedanken, daß Sie mir Gelegenheit geben, die DGzRS, die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger, ein wenig vorzustellen, und zwar mit ihren Tätigkeiten, die verschiedener Art sind. Der Sitz der Anlage ist in Bremen an der Weser - auf Beschluß eines Gremiums, das 1865 in Kiel getagt hat.

Ich möchte etwas über den SAR-Dienst, den Such- und Rettungsdienst auf See, erzählen und habe hier eine kurze Definition, was verbirgt sich hinter SAR, hinter dieser Definition: Search And Rescue, an operation - eine Aktion, die koordiniert wird durch ein Seenotrettungszentrum, durch ein Rescue Co-ordination Center oder Subcenter, die das alles verfügbare Personal von technischen Einrichtungen einsetzen, um Personen zu lokalisieren und zu retten.

Ganz neu ist die Definition des Begriffs „Rescue“. Es ist also einmal die Operation, um Menschen aus Seenot zu retten - und jetzt kommt das Neue -, medizinische

Erstversorgung zu leisten und die Menschen von Bord, von See, zu evakuieren, um sie in Sicherheit zu bringen. Dieser Bereich ist durch die Gremien der Weltschiffahrtsorganisation noch nicht ganz abgesegnet. Wir erwarten, daß dieser Teil Ende des Jahres akzeptiert wird.

So ähnlich stellt sich der Such- und Rettungsdienst dar, welches seine Aufgaben sind und das Such- und Rettungsgebiet. Es handelt sich um ein Gebiet von festgelegten Ausmaßen, was unter dem Aspekt „Pallas“ auch von Interesse ist, nämlich wo hörte die dänische Zuständigkeit auf, und wo fängt die deutsche Zuständigkeit an. - Alles unter dem Bereich SAR, Such- und Rettung.

Falls ich zu schnell bin, bitte ich um Handzeichen. Ansonsten - -

Abg. Hentschel: Welcher Bereich war das, der jetzt international neu geregelt ist?

Vorsitzender: Die medizinische Erstfallversorgung.

Klein: Die Definition des Wortes „Rescue“, Rettung, da ist aufgrund der international labour organisation, der Arbeitsorganisation unter dem Minister Blüm, hineingekommen, daß im Interesse von Menschen auf See und der Besatzungen eine medizinische Erstversorgung und Evakuierung gewährleistet sein soll. Daran haben sich die reinen SAR-Leute nicht beteiligt. Aber in diesem Einkommen Nr. 164 stand drin: Erste Hilfe ist zu gewährleisten. Und diesen Bereich hat uns der Verkehrsminister übertragen. Andere Staaten müssen sich ebenfalls darum kümmern.

So ist der gesamte SAR-Dienst in Deutschland organisiert. Wir haben die IMO und die ICAO. Das ist die Weltschiffahrtsorganisation, die IMO, und die Weltluftfahrtorganisation, die ICAO. Dort Mitglied ist das Bundesverkehrsministerium, zuständig für Luft- und für Seefahrt. Das Bundesverkehrsministerium ist letztlich nur zur Vorsorge gemäß Seeaufgabengesetz verpflichtet, und es hat diese Aufgaben im Seenotfall - das ist der

linke Teil - an die DGzRS übertragen. Die „Luftfahrtgeschichte“ ist dem Bundesverteidigungsminister übertragen worden.

Wenn wir im Seefahrtsteil bleiben - im linken Teil -: Die Gesellschaft - - Die Bundesrepublik Deutschland ist der einzige Staat in der Welt, wo ein privater Verein mit diesen Aufgaben beliehen worden ist. In allen anderen Staaten macht das eine staatliche Stelle.

Zwei Aufgaben wurden übertragen, einmal die Durchführung des SAR-Dienstes und die zweite Aufgabe, die Koordinierung durch die Seenotleitung Bremen. Sie sehen ganz unten einen Kasten „gegenseitige Unterstützung“. Durch vertragliche Regelung mit dem Verteidigungsministerium ist sichergestellt, daß Hubschrauber und Flugzeuge, die der Seenotdienst für die Koordinierung durch die Seenotleitung Bremen braucht, durch den militärischen SAR-Dienst sichergestellt sind - alles vertraglich vorhanden. Im Luftnotfall auf See - und wir hatten gerade einen Luftnotfall vor Norderney; das bewegt uns alle noch; es sind zwei Flugzeuge zusammengestoßen -, dabei spielt es keine Rolle, ob es Militärflugzeuge oder zivile Luftfahrzeuge sind; liegt die Koordinierung beim RCC Glücksburg, bei der Marine. Das sehen Sie im zweituntersten Kasten. Und wir unterstellen uns in dem Notfall dem RCC Glücksburg, das die Koordinierung durchführt. Also die Einheiten der DGzRS sind unter militärischer Koordinierung dort tätig gewesen.

Der unterste Kasten „gegenseitige Unterstützung“ stellt sicher, daß wir jeden Hubschrauber, oder jedes Flugzeug, das wir benötigen, auch bekommen. Umgekehrt steht unsere Flotte den militärischen koordinierenden Diensten zur Verfügung.

Noch einen Hinweis: Alle Overheads, die ich hier zeige, die kann ich hierlassen als hardcopy

Vorsitzender: Schönen Dank!

Abg. Hentschel: Herr Vorsitzender, dürfen wir nachfragen?

Vorsitzender: Wegen der Flüssigkeit der Darstellung und des Zusammenhangs würde ich das anschließend machen, Herr Kollege Hentschel.

Abg. Hentschel: Aber das paßt gut hier an dieser Stelle!

(Heiterkeit)

Ist es so, daß alle SAR-Flugzeuge von der Luftfahrt sind, aber die Schiffe sind alle von Ihnen?

Klein: Wir stellen laut Vertrag für die Durchführung - das ist der unterste Kasten - Seenotkreuzer, Seenotrettungsboote und SAR-Wachen verfügbar, und gegenüber stehen Hubschrauber, Flächenflugzeuge der Bundesmarine und der Luftwaffe zur Verfügung. Wobei die Marine die leistungsfähigsten Hubschrauber - wir können fast sagen - der Welt verfügbar hat, die allen bekannte „Sea-King“. Mit ihrer trainierten Besatzung, mit ihrer Ausrüstung, sie ist speziell für den Fall auf See auch ausgerüstet und ausgebildet - was sehr wichtig ist -, ist das praktisch das optimale Fluggerät schlechthin. Der Seenotkreuzer und der Hubschrauber - sagen wir - in enger Kooperation ohne Animositäten, in freundschaftlicher, aber auch sportlichem Ehrgeiz - das kommt ja demjenigen, der Hilfe benötigt, zugute -, ist das Optimum auf See schlechthin, wenn die eng zusammenarbeiten.

Ganz kurz einen Blick auf die Einteilung der SAR-Bereiche, Search and Rescue Regions - so heißen sie korrekt. Das ist in der Nordsee der deutsche Festlandsockel, auch Entenschnabel genannt, mit den drei Nachbarn: Niederlande, das vereinigte Königreich - ganz oben, Sie sehen das am Schnabelende - und im Norden sind es die Dänen.

In der Ostsee haben wir ebenfalls drei Bereiche. Es sind die Dänen im Norden, die Schweden im Nordwesten - im Nordosten -

und die Polen im Osten. Mit einer Ausnahme: Dieser runde Kreis, das ist die Insel Bornholm, die Dänemark untersteht.

Die Einsatzmittel der DGzRS sind hier stationiert - eine außerordentlich große Rettungsmitteldichte -; und hier sehen Sie auch noch einmal den Einsatzbereich.

Koordiniert wird der Seenotfall von der Seenotleitung Bremen. Ich brauche allein eine halbe Stunde, um Ihnen die technischen Möglichkeiten der Kommunikation in der Seenotleitung Bremen darzustellen. Die Seenotleitung Bremen ist vollgestopft mit Kommunikationsmitteln. Es gibt keine Frequenz auf See und in der Luft, die nicht geschaltet, gehört werden kann. Das Personal besteht ständig aus drei Menschen, zwei davon sind Kapitäne auf großer Fahrt, die eine entsprechende Ausbildung haben. Sie sind ausgebildet in Amerika bei der Coastguard, beziehungsweise alle haben noch einen englischen Lehrgang bei der Coastguard gemacht. Ein Personalaustausch mit anderen RCCs, mit anderen Leitstellen, zum Beispiel mit Glücksburg, mit Holland und mit Skandinavien, dieser Austausch wird regelmäßig durchgeführt. Sie können davon ausgehen, daß ein enormes Know-how über SAR dort vorhanden ist.

Wir haben Satellitenanbindung - ganz in der Mitte links - direkt über Raisting. Wir können im System INMARSAT A/B/E über Raisting weltweit kommunizieren. Das INMARSAT C wird direkt aus Bremen an Raisting vorbei zu den Satelliten und zu den anderen RCCs weltweit durchgeführt. Wir haben zehn Telefonleitungen, davon ein altes Analogtelefon, um nicht von ISDN allein abhängig zu sein. Wir haben einige Leitungen für einkommende Gespräche gesperrt, um bei großen Fällen, wenn wir stark belastet werden durch Medien, hier zwei Telefonleitungen zu haben, die nie blockiert werden können. Wir haben Zugang zum Wasser- und Schifffahrts- - - zum WF-Netz der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes. Da können wir innerhalb der Was-

ser- und Schifffahrtsverwaltung - für eine Spendenorganisation wie wir es sind - recht kostengünstig telefonieren zu allen Stellen des WF. Und wir haben Zugang zum Bundeswehrgrundnetz. Das heißt, von Bremen aus können wir über Glücksburg, dort, wenn wir nach Übersee wollen, über Rammstein, von dort aus nach New-York in das weltweite Netz der United States Coastguard und der amerikanischen Streitkräfte telefonieren.

Das haben wir schon durchgeführt, als ein deutsches Containerschiff im Golf von Aden keine Hilfe von Land bekam und wir auf militärische Einheiten zurückgreifen mußten. Wir haben dann mit Okinawa direkt telefoniert über die Satellitenkommunikation - um das zu verdeutlichen.

Das ist die Grundlage. Davon gibt es alles, was verfügbar ist, in der Seenotleitung Bremen.

Last but not least - ganz unten - haben wir noch Zugang zum AFTN-Netz, das ist das zivile Flugsicherungsfernnetz. Das ist ein veraltetes Fernschreibnetz, mit dem die Flugsicherungsdienste weltweit tätig sind. Das ist das letzte Netz, was jemals gekappt wird, selbst in Krisensituationen. Es wird also praktisch immer verfügbar sein. Mit diesem Netz arbeiten wir, wenn wir keine anderen Möglichkeiten - auch über diplomatische Dienste - finden, um zu einem Land zu kommen. Dann hilft uns dieses Netz weiter.

Wir haben Zugang zum REMUS-Netz - halb rechts unten. Das wird im Laufe dieses Untersuchungsbereiches noch von Bedeutung sein. REMUS wird erwähnt. REMUS steht redundant in Bremen. REMUS heißt Rechnergestütztes Maritimes Unfall Management System. Dort sind alle verfügbaren Datenbanken und Kommunikationssysteme zusammengefaßt. Es ist redundant in Bremen. Die Zukunft wird so sein, daß REMUS - - daß Cuxhaven bei uns ins Tagebuch, ins Logbuch, reingucken kann, in die Seekarte, und wir können umgekehrt in Cuxhaven in

deren Logbücher reingucken. Ja, das soll's zum Kommunikationssystem gewesen sein.

Um Ihnen eine räumliche Vorstellung zu geben: So sieht - das ist nicht gut zu erkennen - die Bauskizze aus, die „SDN Atlas Elektronik“ gemacht hat. Das Ganze ist jetzt mit Leben erfüllt. Sie sehen oben drei identische halbrunde Tische, das sind die normalen Arbeitsplätze, an denen die Wachleiter ihren Dienst tun. Und unten, der rechte Teil, das ist eine SAR-Schule, die wir angebaut haben im Keller. Das sind fünf kleine Räume, das sind Simulatorenräume, und davor stehen wiederum zwei Tische, die identisch sind mit denen da oben. Wir trainieren unsere Besatzungen im SAR-Fall, wir trainieren andere Außenstehende, vielleicht in Zukunft die Lotsen, Seefahrtsschullehrer. Bereits seit Jahren trainieren wir einen Lehrgang der Weltseefahrtsuniversität, nicht zuletzt aufgrund des Know-hows, das sich in Bremen auch darstellt.

Bei großen Fällen sind wir in der Lage, mit einem Schlüsselschalter, die ganze Anlage unten, die ganze Schule, scharf zu schalten und der Seenotleitung oben anzugliedern. Das heißt, bei großen Fällen, wenn viele Interessenten da sind, um sich anzugucken, wie ist die Lage - zum Beispiel das Verkehrsministerium, Bundesamt für Seeschifffahrt und und und, Angehörige, Reedereivertreter -, sind wir in der Lage, sie aufzunehmen und mit ihnen ganz offen eine offene Informationspolitik zu machen. Die Anlage ist ziemlich neu, erst zwei Jahre alt.

Hier habe ich noch einmal einen kurzen Vergleich zum Ausland, wer in einigen Staaten zuständig ist für die Koordinierung. Wir haben einen Vergleich angestellt. In den Niederlanden ist es die Coastguard, sowohl im Seenotfall als auch im Luftnotfall; in Großbritannien ist es die Coastguard für Seenot, bei der Luftfahrt die Royal Air Force; in Dänemark genauso, die Navy mit dem RCC Aarhus, die zuständig sind im Seenotfall, und das RCC Karup von der Danish Air Force, die zuständig sind für den Luftnotfall.

In Schweden haben wir die Nationale Maritime Administration, eine Unterorganisation des Ministeriums und die Civil Aviation für den Luftnotfall. Ganz unten, als Exoten unter diesen ganzen, die Deutsche Gesellschaft, der einzige private Verein in diesem ganzen Konzert.

Wie arbeiten wir mit den Nachbarn zusammen! Es gibt Vereinbarungen mit unseren Nachbarn. Und zwar hat die IMO gewünscht, daß vorerst ein Regierungsabkommen geschlossen wird, in dem aber festgelegt wird, wer die zuständigen Dienste, SAR-Dienste, sind, die ihrerseits Arbeits- oder Operationsabkommen miteinander schließen. Das ist in allen Fällen geschehen - mit den Niederlanden, dem Vereinigten Königreich, Dänemark und Schweden. In Polen gibt es nur ein Arbeitsübereinkommen, während das Regierungsabkommen noch unterwegs ist. Da gibt es Schwierigkeiten einfach kommunikativer Art. Wir haben damals - kurz nach der Vereinigung - mit dem polnischen SAR-Dienst recht schnell ein sehr einfaches Abkommen geschlossen, was aber gut funktioniert.

Zu diesem Abkommen gehören auch - ganz unten - jährliche Übungen, Austausch von Wachpersonal, Besuche. Alle SAR-relevanten Informationen werden ausgetauscht und Nachbesprechungen von Übungen und echten SAR-Aktionen durchgeführt. Wenn es Probleme gibt - Wo wir Probleme gehabt haben bei SAR-Fällen, dann besprechen wir sie nach, und zwar ganz offen ohne Vorbehalte.

So sieht - - Das können Sie nicht alle lesen oder überhaupt nicht lesen! So sehen die internationalen Dokumente aus, wo es weltweit die SAR-Dienste gibt und wo Regierungen Verantwortung für den Such- und Rettungsbereich übernommen haben, so daß hier zum Beispiel die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger für den Nord- und Ostseebereich - hier haben wir den Ostseebereich dargestellt - zuständig ist. So daß wir wissen, wer in Indien zuständig ist, und

die Inder wissen, an wen sie sich in Deutschland zu wenden haben. Da sind also die Namen korrekt genannt, die Ansprechpartner, die Verbindung zu den Satellitenorganisationen und und und, und dann die Einsatzmittel, wie sie in den einzelnen Ländern vorgehalten werden. Das Gleiche - ich habe leider keine bessere Folie mehr machen können - für die Ostsee, wo wir auf der Seite 1 - - nein, für unsere Nachbarn Dänemark, wo wir auf der Seite 1 festgestellt haben, die Dänen haben - unten - drei Schiffe, Declared Ships. Das erste Schiff ist die „Nordsee“, die ja auch bei der „Pallas“ im Einsatz war. Das sind die Schiffe, die auch international als Fahrzeuge, die für den SAR-Fall vorgesehen sind, erklärt sind.

Dazu gibt es noch zwei, drei Seiten mehr. Ich habe als Beispiel jetzt nur die erste Seite abgedruckt. Das heißt, SAR-Dienste in der ganzen Welt wissen, auf welche Einsatzkräfte sie international zurückgreifen können. Mit diesem Fax, oder mit diesem Format, informieren sich die Seenotleitungen oder die RCCs, die Maritime Rescue Coordination Center, weltweit. Das sind die Fakten, mit denen - ja, in der Regel - der RCC des Heimatstaates des Schiffes informiert wird. Zum Beispiel: Ein amerikanisches Schiff gerät an unserer Küste in Not, es läuft eine SAR-Aktion, und wir kümmern und um dieses Schiff. Dann kriegt das amerikanische RCC über dieses System Informationen, was mit dem Schiff geschieht, was hier passiert ist und vor allen Dingen auch, in welcher Form uns die Amerikaner unterstützen können.

- Das überspringen wir mal.

SAR-Dienst heißt in unserer Definition - - Nein, das ist es noch nicht. Das ist aus den Medien Ihnen bekannt, hier haben wir die ab 1. Januar 1999, nachdem die Küstenfunkstellen ihren Dienst eingestellt haben, Hörwache auf UKW-Kanal 16 und die automatische Empfangsbereitschaft auf UKW-Kanal 70 DSC übernommen und wickeln in Not- und Dringlichkeitsfällen aus der Seenotleitung in Bremen ab. Das Rufzeichen dafür ist

„Bremen Rescue Radio“. Es funktioniert ganz gut. Die Schifffahrt ist noch etwas unsicher, aber laufende Fälle bringen mehr Informationen, und wir erwarten da keine Probleme.

Etwas anderes ist, wenn ein Unfall katastrophale Ausmaße annimmt. Dann haben wir den zentralen Meldekopf eingeschaltet und die Katastrophenstäbe Nordsee und Ostsee. Und wir sind Mitglied im Katastrophenstab in beiden Ämtern. Aber hierzu werden Sie sicherlich die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung noch befragen, da brauche ich - glaube ich - nicht weiter drauf eingehen.

Wir gehen davon aus, daß der Bereich der Menschenrettung, der ja in Bremen eingeleitet wird, nicht übergeben wird, sondern daß wir diese originäre Aufgabe von Bremen weitermachen - aber nur den Bereich der Menschenrettung, in allen anderen Bereichen haben wir keinerlei Kompetenzen und streben sie auch nicht an.

Wir unterstützen im Gegenteil und sehen unsere Aufgaben vierteilig gegliedert: Suche und Rettung von Schiffbrüchigen, medizinische Erstversorgung, technische Hilfeleistung - verkehrsbezogener Feuerschutz -, technische Hilfeleistung - Schleppen, Unterstützung von Bergungsunternehmen.

Im einzelnen zu Punkt 1: Rettung - hier haben wir eine kleine Übersicht gemacht über Aufnahmekapazitäten, über Homing- und Peilfrequenzen und einige Informationen. Wobei - ganz oben - wichtig ist: Als Grundlage dafür dient die Vereinbarung über die Durchführung und Koordinierung mit dem Verkehrsministerium vom März 1982.

Hier haben wir den Bereich der medizinischen Ausrüstung. Da haben wir auch eine Vereinbarung mit dem Verkehrsministerium gemäß Nr. 164 ILO-Übereinkommen. Sie erkennen darauf die Ausrüstung unserer Seenotkreuzer. Ich kann Ihnen sagen, ein Seenotkreuzer, wie er auch hier in Laboe liegt, repräsentiert einen Wert an medizinischer Ausrüstung von etwa einer Viertel

Million DM. Wir sind ausgerüstet wie Notarztwagen an Land mit größeren Depotsystemen und können ein EKG von See nach Land ins Krankenhaus Cuxhaven auch telemetrieren.

Sicherlich - - Ich komme zum nächsten Punkt, das ist die technische Ausrüstung, und hier betrifft es die Feuerlöschtechnik. Wenn Sie unter Punkt 2 schauen: Seenotkreuzer 27 m. Er hat eine Feuerlöschkapazität von 2.000 t pro Stunde. Das sind gewaltige Leistungen. Es ist ziemlich unbekannt, daß wir Seenotkreuzer haben, die mit solch gewaltigen Leistungen arbeiten können. Wir müssen dabei mit einem Rückstoßdruck von 4,5 t rechnen, das heißt, das Schiff macht eine Geschwindigkeit von 11 Knoten. Das sind mit die größten Feuerlöschkapazitäten, die wir in Deutschland verfügbar haben. Die „Neuwerk“ hat eine etwas größere noch, und ansonsten sind es mehrere unserer Seenotkreuzer. Ich zeige Ihnen gleich noch ein Bild, damit Sie eine Vorstellung davon bekommen, was da an Kapital vorhanden ist. Hier haben wir noch einmal die technische Hilfeleistung im Rahmen unserer Möglichkeiten bei drohenden Gefahren und zur Unterstützung von Bergungsunternehmen. Alle Motoren - - Nein, unsere Schiffe sind Geschwindigkeitsfahrzeuge, haben aber trotzdem kurzfristig eine nicht unerhebliche Schleppkapazität verfügbar. Wir setzen sie ein, wenn ein Berger nicht in der Nähe ist oder zur Unterstützung oder wenn zunehmend drohende Gefahr besteht.

Eine Neuerung bei unserer letzten Bootsklasse mit Feurlöschausrüstung: Wir haben eine Bootsklasse von vier Einheiten in Dienst gestellt, die Gasschutz haben. Ein Schiff in der Ostsee und drei Schiffe in der Nordsee. Diese Schiffe haben den gleichen Gasschutz wie die neueren Fahrzeuge der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung und können in jede Gaskonzentration oder in jede gefährliche Atmosphäre einlaufen. Das ist eine elektronische Überwachung und und und.

Ich habe hier zwei, drei Fotos, die die Zusammenarbeit der Gesellschaft mit Feuerwehren - hier Feuerwehr Cuxhaven - zeigen. Wir haben ein Schlepp-, Bergungs- und Lenzsystem entwickelt - an eine langen Schleppleine mit der Feuerwehr zusammen. Unsere Schiffe können und dürfen ihr eigenes Schiff nicht verlassen, weil die Besatzung zu klein ist. Wir sind auf die Feuerwehr von Land angewiesen und sind da zur Kooperation bereit. Wir können also bis zu 100 m schleppen, lenzen und auch Feuerlöschen machen. An die Schleppleine gekoppelt sind - wie Sie hier sehen - die Versorgungsschläuche von Lenzleitungen und Feuerlöschleitungen.

Ein Bild noch, dann komme ich zum Abschluß. Hier können Sie ungefähr erkennen, was für eine Feuerlöschkapazität an Bord ist - hier vor Kiel. Interessanter ist aber das Bild unten. Da hat in Cuxhaven ein Schuppen auf fast voller Länge gebrannt. Sie sehen auf der linken Seite vorn den Seenotkreuzer „Wilhelm Kaisen“, der die Feuerwerkskörper in den Containern vor dem Schuppen, schützt - die waren für Helgoland bestimmt. Und von Steuerbordseite, vom rechten Teil des Hafenbeckens, schießt der „Hermann Helms“. Der hat eine so große Feuerlöschkapazität, daß er über das Hafenbecken hinwegschießen mußte, weil er sonst das Gebäude zerstört hätte. Eine solche Kraft steckt dahinter. Es darf also keiner in der Nähe sein. Und das geht auch nur, wenn Feuerwehrleute das Kommando übernehmen und den Feuerlöschstrahl steuern. Solche Kapazitäten haben wir verfügbar auf See.

Und jetzt komme ich auch zur „Pallas“. Ganz kurz: Wir haben enorm schlechtes Wetter gehabt, und wir haben enorm viel Wind gehabt. Und dann noch Treffer zu erzielen, über eine größere Distanz - - Sie sehen, der Strahl öffnet sich zu einem bestimmten Zeitpunkt. Und wenn dann starker Wind ist und Sie können nicht mit dem Wind schießen, kommt nichts mehr an. Und wenn unsere Vorleute, zumindest einer unserer Vorleute, hier bei Ihnen sein wird, den Sie

vorladen oder vorgeladen haben, der wird Ihnen etwas über Feuerlöschkapazitäten und Feuerlöschen auf See erzählen können. Und zwar war er da draußen. Und er wird Ihnen auch eine Situationsbeschreibung über das Wetter geben können, wie es war. - Okay!

Eine Folie noch zum Schluß. In Kiel tagt seit einiger Zeit eine interministerielle Arbeitsgruppe, an der wir beteiligt sind. Dort hat man sich zum Ziel gesetzt - Herr Berger wird das im Grunde genommen viel besser darstellen können -, die Dinge so zu gestalten - und zwar nicht erst seit Pallas, sondern lange vor Pallas -, um zu versuchen, Schnittstellen und Regelungen zu treffen, daß alles etwas harmonischer wird. Dies ist eine Graphik, die dort entwickelt worden ist, in der interministeriellen Arbeitsgruppe, die meines Erachtens richtungsweisend sein könnte, wenn die Graphik erst einmal abgesegnet ist von allen Instanzen, wie SAR und wie darüber hinaus zusammengearbeitet werden kann. Wobei wir hier die ganze Cuxhavener Geschichte über den zentralen Meldekopfeinsatz „Einsatzleitgruppe Öl“ und Sonderstelle des Bundes für Meeresverschmutzung und die Landesstelle zur Bekämpfung solcher Unfälle - -

Damit komme ich zum Schluß. Ich hoffe, ich habe Ihre Zeit nicht über Gebühr in Anspruch genommen.

Vorsitzender: Danke schön! Wir unterhalten uns dann von vorn weiter.

Herr Kapitän Klein, wir hatten in der Ladung dann geschrieben zu Punkt 3: „Tätigwerden der drei Stellen im Verlauf der ‘Pallas’-Havarie zum Zeitpunkt des Bekanntwerdens des Feuers auf der ‘Pallas’ bis zur Strandung vor Amrum“. Wollen Sie zu diesem Punkt noch Ausführungen machen, oder soll gefragt werden?

Klein: Ich kann dazu sagen, daß zu einem recht frühen Zeitpunkt die Seenotleitung Bremen über den „Wilhelm Kaisen“, und zwar am Unfalltag um 17:28 Uhr, die Meldung aufgenommen hat - die Meldung, die

„Lyngby-Radio“ verbreitet hat. Daraufhin wurde das ZMK informiert. Und für die Seenotleitung Bremen, für das MRCC, fand ein routinemäßiger Ablauf statt. Da das Gebiet im dänischen Zuständigkeitsbereich ist, wurde Kontakt aufgenommen zur MRCC Aarhus. Dieser Kontakt wurde auch nicht abgebrochen. Das MRCC Aarhus hat die Rettungsmaßnahmen koordiniert, hat die Koordinierung übernommen. Unser Schiff ist ausgelaufen, andere Schiffe sind da hingefahren. Die Hubschrauber aber waren die einzigen, die dort retten konnten und haben die Rettungsmaßnahmen durchgeführt. Bis - - Zirka um 7:50 Uhr wurde in der Seenotleitung Bremen - um 7:50 Uhr morgens - der Seenotfall als beendet erklärt. Das heißt, für die Seenotleitung Bremen war der Fall der Menschenrettung im Rahmen der originären Zuständigkeit beendet. Was nicht heißt, daß wir nicht uns dann den koordinierenden Stellen unterstellt hätten, um diese technische Hilfeleistung zu gewähren, im Rahmen unserer Möglichkeiten.

Vorsitzender: Schönen Dank! Ich bitte dann jetzt um Fragen aus dem Ausschuß. Wollen Sie, Herr Maurus?

Abg. Maurus: Zunächst mal eine Frage, Herr Klein. Uns liegt noch ein zweiter Be-weisantrag vor, nämlich die Vernehmung des zuständigen Leiters des MRCC Bremen. Sind Sie gleichzeitig der Leiter des MRCC Bremen?

Klein: Ich bin der Chef des Leiters. Es wird aber der Leiter zu Ihnen kommen, das ist Kapitän Fox, der Ihnen über die tägliche Arbeit genau alles erzählen wird. Aber viel wichtiger sind die Vorleute, die Kapitäne, deren Berichte - glaube ich - inzwischen eingegangen sind.

Abg. Maurus: Gut, vielen Dank. Sie haben eben davon gesprochen, daß eine interministerielle Arbeitsgruppe hier eingesetzt worden ist - seit längerem, nicht erst seit „Pallas“. Sie haben ausgeführt, daß es hier Schnittstellen zu entwickeln gilt, damit alles

etwas harmonischer wird. Was haben Sie denn damit gemeint?

Klein: Es gibt verschiedene Pläne, die einfach in den Schnittstellen abgestimmt werden müssen, zum Beispiel die Pläne der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung mit unseren Plänen. Und ich kann Ihnen - falls es Ihnen dient - den SAR-Einsatzplan, den wir aufstellen müssen, und der die Rechtsgrundlage unserer Tätigkeit beinhaltet, der sie einfach genau abstimmt - -

Abg. Maurus: Das heißt also im Klartext, Sie haben jetzt zum Teil durch die Planung oder durch die Kommunikation, wie sie da ist, Reibungsverluste?

Klein: Nein, so kann man das nicht nennen. Wir müssen einfach zusammenfassen. Es ist viel Papier überall vorhanden, man kann straffen und die Schnittstellen definieren. Das meine ich damit. Die Zusammenarbeit wird ja überwiegend mit dem ZMK zu erfolgen haben, die grundsätzlich über jeden Unfall Mitteilung bekommen. Aber draußen, für die Leute, müssen einheitliche Verfahren und einheitliche Pläne existieren, nicht so viel Papier, aber etwas geordneter.

Abg. Maurus: Das heißt, zur Zeit gibt es diese einheitlichen Verfahren noch nicht so, und Sie sind durchaus draußen mißverständlich?

Klein: Wollen wir es mal so formulieren: Jeder macht seine Pläne und setzt sich nicht mit den Plänen zusammen. Und da lassen sich Abstimmungen verbessern. Es geht ja los mit der Definition: Was ist eine Katastrophe? Wann haben wir den schweren Schiffsunfall? Der Begriff Katastrophe ist ja auch besetzt, so daß man vielleicht besser sagt: Schwerer Schiffsunfall mit katastrophalen Folgen. Aber selbst da gibt es ein bißchen Unklarheit. Und unser Verständnis, was eine Katastrophe ist, geht dahin - so ist es mal versucht worden zu definieren -, wenn die vorhandenen SAR-Mittel nicht mehr ausreichend sind und übergeordnete Kräfte oder zusätzliche Kräfte erforderlich sind, dann

können wir von einem schweren Schiffsunfall mit katastrophalen Folgen sprechen. Aber darüber gibt es keine Abstimmung. Es liegt in der Entscheidung des Amtsvorstandes des WSA Lübeck beziehungsweise Cuxhaven, aufgrund der Informationen, die er hat, den Katastrophenstab einzuberufen. Und dann begeben wir uns alle auf die Reise und besetzen den Stab.

Abg. Maurus: Wie würden Sie denn den Fall der „Pallas“ hier einordnen?

Klein: Keine Katastrophe!

Abg. Maurus: Ich habe zunächst keine weiteren Fragen.

Vorsitzender: Herr von Hielmcrone!

Abg. Dr. von Hielmcrone: Ja, ich schließe dann an das, was Sie zuletzt gesagt haben, an. Wenn ein Katastrophenfall ausgelöst wird, dann müssen sich alle auf die Reise begeben und nach Cuxhaven kommen. Wäre es dann nicht sinnvoller, gleich von Anfang an alle drei Einsatzstäbe örtlich zusammenzufassen - in Cuxhaven, in Bremen oder wo auch immer? Ich verstehe das doch so, es gibt drei Einsatzstäbe: SAR Glücksburg, ZMK Cuxhaven, MRCC - Ist das richtig? Ja, man lernt ja! - in Bremen. Die haben sich alle historisch ergeben. Aber wäre es nicht sinnvoller, sie wenigstens lokal - ohne die Identität der einzelnen Organisationen zu tangieren -, wenigstens zentral, an einem Ort zusammenzufassen?

Klein: Eine immer wiederkehrende Frage, selbst in den internationalen Gremien. Muß eine Joint RCC, also ein einzelnes RCC eingerichtet werden? Und die IMO und alle Gremien sind dann davon abgekommen, denn es ist eine Frage der Zusammenarbeit und der Kommunikation. Wir werden immer wieder gefragt: Warum ist die Seenotleitung Bremen nicht an der Küste, sondern in Bremen? Das spielt heute überhaupt keine Rolle. In der Regel sitzen sie an der Nordsee hinter dem Deich und sehen auch kein Wasser, und

wenn Sie Wasser sehen, auch nur einen beschränkten Radius.

(Heiterkeit)

Es ist tatsächlich eine Frage der Kommunikation. Als wir den SAR-Dienst der ehemaligen DDR übernommen haben, war es schwer verständlich, daß eine so weit entfernte Einsatzzentrale - in Mecklenburg-Vorpommern, in der Pommerschen Bucht - sinnvoll koordinieren kann. Aber wir haben Kommunikationssysteme - ich habe es Ihnen andeutungsweise erzählt -; wir sind dort draußen im Funk präsent, man hört die Stimme, unsere Leute kennen die Gegend; sie gehen an Bord - auch die Einsatzleiter. Und es spielt keine Rolle - - Es ist nur die Frage: Wie gut arbeiten wir zusammen? Und wie groß ist das Vertrauen untereinander? Und ich kann Ihnen sagen, mit dem militärischen SAR-Dienst kann ich - sicherlich im Namen des Militärs - sagen: Es ist eine freundschaftliche Zusammenarbeit, die nicht verhindert, daß sportlicher Ehrgeiz - und wenn Sie so wollen - vor Ort das Maximum an Leistung bringt, um Menschen zu retten. Das geht, wenn man miteinander fair umgeht, schnell umgeht, sich abspricht.

Es hat sogar einen großen Vorteil, wenn ein Suchgebiet berechnet wird. Es ist in diesem Fall sogar sinnvoll, zwei zu haben. Wir arbeiten mit dem zivilen Wetter, die Militärs arbeiten mit dem militärischen Wetter. Wenn Sie ein Suchgebiet berechnen, sind die entscheidenden Faktoren: Restströmung, Strömung, Windrichtung und -stärke, und vor allen Dingen über den Zeitraum, der interessant ist. Zehn Grad falsche Windrichtung in großen Stärken geben einen „falschen Suchmittelpunkt“, der nicht unerheblich ist. Das heißt, da eine zweite Stelle unabhängig rechnet - und die rechnen grundsätzlich parallel zu uns; genauso wie wir jetzt bei dem Tornadozusammenstoß parallel gerechnet haben -, kriegen wir einen Vergleich, einen zu vergleichenden Punkt. Das geht freundschaftlich, schnell, das geht innerhalb von Minuten.

Jetzt zu Cuxhaven. Die Schnittstelle oder die Verbindung zu Cuxhaven - meine ich - ist durch REMUS hervorragend gegeben. Wir können gegenseitig ins Tagebuch gucken. Wir können in die Seekarte gucken. Es sind zwei Monitore, die mit einer Maus bedient werden. Links das Tagebuch, alle Daten und rechts die Seekarte mit der Lagedarstellung. So daß ein optimales Bild über das, was da draußen stattfindet, vorhanden ist. Da guckt jeder dem anderen nicht in die Karten, aber in die Lagedarstellung. Und ein optimaler - so meine ich - Austausch ist da möglich.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Sie haben vorhin gesagt, die Frage der Zusammenarbeit sei ein Problem. Liegt das unter anderem möglicherweise auch an Mentalitätsfragen? Mir fiel das gerade auf: Sie haben drei Köpfe, Sie haben aber auch drei unterschiedliche Strukturen. Das ZMK ist eine Behörde, das SAR Glücksburg ist eine militärische Einrichtung, Sie sind eine private Einrichtung. Ist es richtig, daß man da unter Umständen auch anders denkt, andere Denkstrukturen hat?

Klein: Absolut nicht! Probleme in der Zusammenarbeit haben wir definitiv nicht! Mit den Plänen mag ich mich mißverständlich ausgedrückt haben. Aber, die Militärs und die Mitarbeiter in Bremen haben die gleiche Ausbildung in Amerika bei der Coastguard. Wir haben Personalaustausch, so daß ein unterschiedliches Denken nicht vorhanden ist.

Der militärische SAR-Dienst hat die zivile Komponente ganz intensiv auch in den letzten Jahrzehnten stark gehalten, verstärkt, weil es auch gut für das Image ist - nicht zuletzt. Militärische Einsatzmittel, die zivil genutzt werden - eine bessere Nutzung gibt es ja gar nicht, eine bessere Erprobung. So sehen die das, und so sehen wir das auch. Ich kann Ihnen sagen, daß wir im Schnitt außerhalb von Einsatzstellen 25, 30 Tag- und Nachtübungen mit den Hubschraubern des militärischen SAR-Dienstes durchführen, um auch bei verschiedenen Wetterverhältnissen,

Sichtverhältnissen, die optimale Zusammenarbeit zu erlangen.

Das Entscheidende - da möchte ich vielleicht einen kleinen Knick in die Geschichte hineinbringen -: Einen Unfall können wir immer nur so abwickeln, so gut, wie die Menschen vor Ort ausgebildet sind und miteinander zusammenarbeiten. Auf See und in bezug auf „Pallas“ muß ich Ihnen sagen: Es waren hervorragende Seeleute dort draußen, die sich verstanden haben. Sie werden das, wenn die Kapitäne kommen und von ihren Einsätzen berichten, von den Verhältnissen, die sie dort draußen angetroffen haben - Sie können davon ausgehen, daß es ungefähr worst case war, das heißt, viel schlimmer kann es dann nicht mehr kommen, so schlimm war es da draußen - und mit welcher Seemannschaft da gearbeitet worden ist - -

Wir dürfen bei allen Planungen - dürfen ist das falsche Wort, aber ich kann es nur empfehlen, und so sehen wir uns in Bremen auch - nicht vergessen, die Musik spielt da draußen. Und wir sind ganz vorsichtig mit Eingriffen, die die Dinge verändern sollen. Wir haben so gute Besatzungen, auf allen Schiffen, die dort draußen waren - Wasser- und Schiffsverkehrsverwaltung, „Oceanic“, Forschungsschiff, Fischerei, „Meerkatze“ und wer alles da draußen war -, die hervorragende Seemannschaften gezeigt haben, sonst wäre die Schleppverbindung überhaupt nicht möglich gewesen; die versucht haben, das Feuer zu löschen.

Also, ich sehe es nicht unbedingt, einen Hut zu schaffen, vor allen Dingen keine neue Verwaltung; damit wird das auch nicht besser.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Ich möchte doch noch weiter nachfragen. Die Schilderung, die Sie ja sehr anschaulich - jedenfalls für mich anschaulich - dargelegt haben - einerseits Bergung von Menschen, also SAR-Glücksburg für den Luftfall, ich weiß nicht, ob es die Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger für den Seenotfall ist und das weiter Handeln beispielsweise von Bergun-

gen - das ist da eine Trennung. Ist die wirklich sinnvoll? Ein Unglücksfall, denke ich, hat ja eine ganze Menge von Aspekten -: Rettung von Menschen, aber eben auch der Umgang mit der Hardware sozusagen, mit den Schiffen, die Gefahr, die von den Schiffen ausgeht. Ist die Trennung nicht sehr artifizuell unter heutigen Aspekten? Früher war das sicherlich etwas anderes, aber ist das unter heutigen Aspekten noch so zeitgemäß?

Klein: Ich habe nicht ohne Grund die Zusammenarbeit mit der Feuerwehr gezeigt. So wachsen wir auf See immer mehr zusammen. Das ist ein ganz natürlicher Prozeß. Ich spekuliere jetzt so ein bißchen. Die finanziellen Spielräume werden überall enger. Und automatisch werden die Leute, die das gleiche Ziel oder ähnliche Ziele haben, zusammenrücken. Die Animositäten - in Gänsefüßchen -, falls sie vorhanden sein sollten, werden garantiert abgebaut, und die müssen wir zusammenbringen. Sie haben vor einiger Zeit in den Medien gelesen, daß wir von den Bergern angegriffen worden sind, weil unsere Seenotkreuzer einen KüMo runtergeschleppt haben. Wir haben uns mit den Bergern zusammengesetzt und haben gesagt, das Wasser war bereits am Fallen. Das war auch ein ziemlich großes Schiff, 6 m Tiefgang. Wir haben ihn angefaßt, und wir haben gesagt, das hättet ihr nicht dürfen. Diesen Streit haben wir beigelegt. Wir haben gesagt, das ist der falsche Ansatz. Wir müssen sehen, wie wir gegenseitig Verständnis aufbringen, und wir werden im März mit den Bergungen in Bremen mit unseren Kapitänen ein Kolloquium haben oder ein Zusammentreffen, wo wir uns miteinander austauschen werden ganz einfach mit dem Ziel, besser zusammenzuwachsen, nicht Trennendes, sondern Verbindendes zu entwickeln.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Ich möchte noch auf einen letzten Punkt hinweisen: Hubschrauberkapazitäten haben immer wieder eine Rolle gespielt. Auch hier haben wir doch die Trennung zwischen den USAR-Hubschraubern, die nur für die Rettung von Menschen zuständig sind, und wir haben

auch gleichzeitig die Notwendigkeit gehabt, daß Güter hätten bewegt werden müssen, daß es da offenbar Schwierigkeiten gibt. Sehen Sie da nicht auch ein Problem in der Koordination, oder ist es nur in unserer, in meiner Wahrnehmung so?

Klein: Ich glaube nicht. Wir haben an der Küste den militärischen SAR-Dienst, den Bundesgrenzschutz. Wir haben zivile Dienste, wir haben die Firma Wiking-Helicopter, die die Lotsenversetzung macht und speziell im Off-shore-Bereich eine nicht unerhebliche Erfahrung hat. Wir haben die Polizeien mit ihren Hubschraubern, die aber nicht für den Transport geeignet sind. Ansonsten haben wir aber einiges an Kapazitäten verfügbar, die auch alle ansprechbar sind und unter dem Dach des Verkehrsministers ja auch irgendeine Heimat gefunden haben beziehungsweise finden können. Sie müssen nur eingesetzt werden. Wenn man darüber redet, verhandelt, kann ich mir aber vorstellen, daß die Kostenfrage, wer das bezahlt - denn eine Hubschrauberstunde ist nicht sehr billig - - Wir müssen sicherlich bei den großen Hubschraubern mit 6.000 DM bis 8.000 DM pro Stunde rechnen, wenn nicht noch mehr. Ich glaube, vieles scheitert auch schon im Vorwege, wenn diese Kostenfrage zu regeln ist.

Wir sind darauf angelegt, in dem Moment, wo wir ins Spiel kommen und eventuell auch unterstützend außerhalb des SAR-Bereiches tätig sind, darauf eingerichtet, Wiking-Helicopter, die im Off-shore-Geschäft tätig sind, die ziemlich große Kapazitäten haben, einzusetzen. Hinterher reden wir über die Kostenfrage.

Vorsitzender: Danke schön. - Herr Schlie!

Abg. Schlie: Sie hatten ganz am Anfang Ihrer Ausführungen gesagt, daß Sie alle Kommunikationsmöglichkeiten, die es gibt, mithören können. Könnten Sie uns sagen, inwieweit dann im konkreten Fall auch bei Ihnen dokumentiert wird?

Klein: Wir haben UKW natürlich beschränkt innerhalb der UKW-Ausbreitungen. Bei

„Pallas“ haben wir keine Dokumentation, weil es weiter weg war. Wie weit unsere Seenotkreuzer etwas aufgezeichnet haben, weiß ich nicht. Aus Berichten und Gesprächen mit zwei unserer Vorleute weiß ich, daß sie sich sehr gut erinnern, was dort gesprochen worden ist. Ein Lagebild über die - - Ich bin sicher, daß Sie ein gutes Lagebild über die Situation da draußen gezeichnet bekommen, wenn die Kapitäne hier sind.

Abg. Schlie: Sie haben ja vorhin die unterschiedlichen Ebenen der Zusammenarbeit angesprochen. Könnten Sie für den konkreten Fall der „Pallas“ hier vielleicht noch einmal in Ihrem Zuständigkeitsbereich die Zusammenarbeit mit Dänemark und dem dortigen MRSC charakterisieren?

Klein: Ja. Ich habe gesagt, die Seenotrettung wird von der RCC-Aarhus in der Ostsee und die Luftnot von RCC-Karup - das ist mitten in Jütland - koordiniert. Aarhus und Bremen kennen sich sehr gut, auch das Personal kennt sich, man trifft sich zwei- bis dreimal im Jahr auf Planungskonferenzen und auf Auswertungen. Der Umgang der RCCs untereinander ist kein diplomatischer, sondern ein höflicher, aber sehr direkter Umgang. Da wird nicht gefragt, bist du in der Lage und mit vollendeten Klauseln nachgefragt, ob man Hilfe bekommen kann, sondern es wird gesagt, wir brauchen Hilfe.

Diese Grenzen, die ich Ihnen auf der Folie gezeigt habe, sind keine Grenzen, sondern es sind Linien, die einen Einsatzbereich darstellen. Sie sind im Grunde genommen nur dazu da, um festzustellen, wer koordiniert diesen Fall, wer hat die Kompetenzen, aber nicht nur die Kompetenzen, sondern wer hat auch die Verantwortung für alles. In dem Moment, wo das klar ist, fallen diese Linien und man unterstützt sich in einem unglaublich freundschaftlichen Maße. Benachbarte RCCs - zumindest in Nordeuropa - sind nicht nur der Nachbar, sie unterstützen sich mit allen Mitteln, die verfügbar sind. Wir haben bei Seenotfällen, die wir brauchen, wir haben die Holländer als nicht ausreichen-

de - - Wir fordern von Holland Luftunterstützung an, die ist nicht ausreichend, dann fliegen unsere und sogar belgische Einsatzmittel, fliegende Einsatzmittel. Sie können davon ausgehen, daß es länderübergreifend sehr gut funktioniert.

Abg. Schlie: Dann an dem Punkt noch einmal nachgefragt - das tangiert auch eine andere Aussage von Ihnen -, daß Sie in einem ganz konkreten Fall dort die Interessen der möglichen Berger nicht berücksichtigt hätten, sondern gehandelt haben. Wie war es denn in diesem ganz konkreten Fall? Gab es dort Anweisungen, die Interessen des Bergers oder des Reeders betrafen, die in irgendeiner Form Ihre Handlungsweise eingegrenzt hätten, oder haben Sie dort völlig frei aufgrund der Sachlage, die dort auch herrschte, handeln können?

Klein: Wir haben frei handeln können. Sie werden aus den Erzählungen oder Berichten unserer Leute hören können, daß es vor Ort eine sehr gute Absprache gegeben hat. Man hat den WSV-Fahrzeugen, den beiden Fahrzeugen der Wasser- und Schifffahrt, der „Mellum“ und „Neuwerk“ die Führung überlassen, weil dort auch die Verbindung nach Cuxhaven bestand. Es ist alles in freier Vereinbarung geschehen, und es sind auch hervorragende seemännische Manöver verabredet worden. Ich möchte, weil ich nicht dabei war, nicht spekulieren, aber ich sagte ja, Sie werden ein gutes Bild gezeichnet bekommen, wenn Sie die Kapitäne von da draußen hören.

Abg. Schlie: Letzte Frage meinerseits: Sie sprachen vorhin eine interministerielle Arbeitsgruppe, Leitungsgruppe an, die noch einmal ein Konzept erarbeitet. Seit wann gibt es sie, und wer ist dort drin, und welche Ergebnisse gibt es schon, oder wann sind sie zu erwarten?

Klein: Mit Ihrer Erlaubnis darf ich mich zu den beiden Herren, die hinter mir sitzen, umdrehen. 27. März ist das nächste Treffen. Seit dem 27. März letzten Jahres gibt es die Arbeitsgruppe, sie hat jetzt dreimal getagt.

Sie wird noch einmal tagen, abstimmen, den Bericht vorlegen, und die Zielsetzung ist, daß dieser Bericht richtungsweisend für alle Küstenländer gelten kann. Er soll so aufgemacht sein, daß alle Küstenländer den Einstieg in die Darstellung finden können, so daß wir eventuell und hoffentlich ein einheitliches Konzept an unseren Küsten an Nord- und Ostsee haben.

Abg. Schlie: Ich habe noch eine Nachfrage: Wer ist daran beteiligt?

Klein: Innenministerium des Landes, militärischer SAR-Dienst, Deutsche Gesellschaft, Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, vertreten durch die WSG-Nord, Forum leitender Notärzte speziell aus dem Bereich Lübeck, eine sehr interessante Verbindung, auf die ich gleich noch eingehen kann, Städte- und Landkreistag.

Der Notarzbereich Lübeck ist insofern interessant, die Hansestadt Lübeck hat eine Notarzteinsatzgruppe gebildet, die ständig Feuerwehrleute beinhaltet. Wenn sie einen Notarzt in Lübeck zu einer Besprechung einholen, dann kommt automatisch ein Feuerwehrmann mit und umgekehrt auch. Wir haben an den Bürgermeister der Stadt Lübeck geschrieben und wollen versuchen, dieses System nach See zu transportieren, das heißt für den See-Einsatz als Speerspitze verfügbar zu bekommen, um dann in andere Küstenbereiche weiterzugehen. Das sieht ganz gut aus. Wir werden irgendwann eine Besprechung haben, denn wir brauchen Fachleute auf See: Mediziner und Feuerwehrleute, die dann auch die Koordinierung übernehmen. Der Mediziner für den Patienten, für das Medizinische, und die bestausgebildeten Feuerwehrleute - Häuptlinge -, die es gibt, sollen nach See, um dann die ganzen Hilfskräfte, die ja da sind, speziell bei gefährlicher Ladung - diese Menschen müssen ja auch geschützt werden -, sind voll einzusetzen.

Abg. Schlie: Gibt es aus Ihrer heutigen Sicht ein Manko in diesem Bereich, was die Möglichkeit, die notwendigen Fachleute zur

Brandbekämpfung möglichst schnell heranzuziehen, daß das so nicht funktioniert, wie Sie sich das vorstellen könnten. Ansonsten gebe es ja keine Notwendigkeit, das neu zu bearbeiten.

Klein: Es gibt in einigen wenigen Bereichen - speziell in Cuxhaven und in Rostock-Warnemünde - die Feuerwehr mit großen Einheiten, die nach See gehen. Gibt es da ein Manko? Die DGzRS hat vor acht Jahren versucht, ein Notarztsystem auf See auf freiwilliger Basis aufzubauen mit Ärzten. Das ist uns insofern gut gelungen, als Klinikärzte, niedergelassene Ärzte, die mit nach See gehen, und auch bereit sind, per Hubschrauber transportiert zu werden, für die sie auch Versicherungen abschließen. Dieses Notarztsystem auf freiwilliger Basis können wir heute als vorhanden und effektiv bezeichnen. Einmal im Jahr laden wir 120 Ärzte nach Bremen ein. 70 davon kommen. Sie kommen mit unseren ganzen Vorleuten zu einem zweitägigen Seminar zusammen. Da werden die Dinge verabredet. Aber es sind Privatinitiativen, die zum Teil nicht durch die Versicherer, Kommunalversicherer und so weiter gedeckt sind. Das ist auch ein Versicherungsproblem. Ganz mühsam fängt man da an, die Dinge weiterzuentwickeln.

Wenn Sie das Wort Manko erwähnt haben, meine ich, müßten wir uns eigentlich darum kümmern. Denn folgendes ist vorstellbar: Es kollidieren zwei Fähren, beide mit 1.000, 2.000 Menschen besetzt. Es braucht nicht so abzulaufen wie „Jan Heweliusz“. Ich möchte auch kein Horrorszenario an die Wand malen, aber wir müssen uns mit Dingen befassen, die eine große Anzahl von Schiffbrüchigen, Verletzten, auch Toten beinhaltet. Die werden irgendwo angelandet, wir wissen nicht, wo der Unfall passiert ist. Die Frage ist, sind die Rettungsdienste an Land auf diese große Zahl von Menschen eingerichtet, die mit Hubschraubern, mit Schiffen angelandet werden? Denn alle Schiffe, die in der Küste verfügbar sind - nicht nur Seenotkreuzer, sondern alles, was verfügbar ist -, wird für die Aufnahme von Schiffbrüchigen und

Verletzten genutzt werden. Die müssen alle angelandet werden. Wie ist die Küste darauf eingerichtet, damit fertig zu werden?

Abg. Schlie: Ich möchte noch einmal auf den zweiten Teil zurückkommen, wo Sie dargestellt haben, was im medizinischen Sektor möglich ist. Ich komme jetzt konkret zum ersten Teil meiner Frage. Wo liegen aus Ihrer Sicht Schwachstellen zum Thema Brandbekämpfung? Wo ist das in bezug auf die „Pallas“ nicht möglich gewesen, die entsprechenden Fachleute der Feuerwehren heranzuholen? Wo gab es überhaupt solche Fachleute? Wann, zu welchem Zeitpunkt hätten sie überhaupt herangezogen werden können, denn Sie sagten ja, daß dazu jetzt erst in der interministeriellen Arbeitsgruppe Konzepte erarbeitet werden sollen, von denen Sie hoffen, daß sie umgesetzt werden. Wo konkret gab es hier Schwachstellen? Wie beurteilen Sie die einzelnen Feuerwehren, die möglicherweise hier hätten gerufen werden können, um Fachleute zu entsenden a) in beratender Funktion, aber b) auch in ganz praktischer Mitwirkungsfunktion?

Klein: Ich fange einmal hinten an. Es sind Feuerwehrlaute, ich glaube aus Hamburg, in Marsch gesetzt worden und über Helgoland auch nach See transportiert worden. Die Situation da draußen war so, daß es, was Brandbekämpfung angeht, nicht viel zu koordinieren gab in dieser Phase, denn es gab kaum ein Schiff - auch unser Schiff nicht -, das wirkungsvoll hätte löschen können. Der Kapitän oder der Vormann der „Hermann Helms“ wird Ihnen das schildern, wie er versucht hat, die Back zu kühlen, damit Menschen darauf abgesetzt werden können. Das Schiff brannte auf ziemlicher Länge. Was Sie dann brauchen, wenn ein Schiff in dieser Form brennt, ist eine gewaltige Löschkapazität, sonst wirkt das alles nicht.

Was in der Regel vergessen wird, ist, daß die Strahlungshitze enorm ist, wenn soviel brennt. Die Strahlungshitze wirkt auch gegen den Wind, was häufig übersehen wird. Wenn Sie auf Distanz schießen müssen, so daß Sie

es noch gerade auf der Haut aushalten können - wir sagen, es ist eine Fluchtdistanz, die wir einhalten müssen -, dann wird unser Vormann Ihnen sagen, daß er kaum einen Tropfen Wasser auf das Schiff übergekriegt hat, weil a) die Distanz so groß war und b) der Wind das in Strahlen zerfasert hat. Ich habe Ihnen nicht ohne Grund dies eine Bild gezeigt, um zu zeigen, auf welcher Distanz man an Land schießen kann. Verkaufen tut man diese Leistung auf 150 m. 80 % kommen herunter bei 90 m. Wenn Sie dann einmal Seitenwind haben und keinen Wind, der sie mitträgt, dann schießen Sie keine 60 m weit, trotz dieser unglaublichen Leistung. Das zerfasert alles weg. Das ist das Problem aus meiner Sicht. Ich weiß es von unseren Vorleuten. Bei Schiffsbränden, wo es richtig gebrannt hat, nützt ein einzelnes Schiff gar nichts. Da müssen Sie eine Vielzahl von einsatzfähigen Fahrzeugen haben, die rundum angreifen. Es taucht aber gleichzeitig - - Sie können nicht nur Wasser schießen, Sie müssen auch das Wasser irgendwann wieder hochkriegen, sonst gibt es Stabilitätsprobleme, Sie laden das Schiff über die - - Sie können das Schiff mit diesen gewaltigen Mengen versenken. Feuerlöschung auf See ist eine ziemliche Problematik. Bei solch einem Fall wie der „Pallas“ nützt nicht viel Koordination, da müssen Sie etwas versuchen, um überhaupt ein bißchen anzugreifen.

Grundsätzlich stellt sich die Frage, wo sollen die Leute herkommen? Da meine ich, müssen die Landesregierung mit dem Bund - wie auch immer, so hat man in Cuxhaven angefangen, in Bremerhaven und Wilhelmshaven ist man meines Erachtens dabei, Verträge fertigzumachen - - Das ist der richtige Weg. Dann gibt es auch Feuerwehrlaute oder Feuerlöschtrupps, die eingesetzt werden können. Nur - genau wie bei den Notärzten -, wenn sie nach See geholt werden, ist die Wache an Land eventuell entblößt. Wir haben es erlebt, daß wir nach See Notärzte mitgenommen haben, die vier Stunden später zurückgekommen sind, und dann war das Theater da. Die haben sie nie wieder gekriegt. Es wurde gesagt, wir haben keine Vertretung für diese

Leute. Wir haben eine Versorgungslücke an Land. Das ist ein nicht unerhebliches Problem. Aber ich meine, Arzt und Feuerwehrhauptling gehören bei großen Unglücken nach See zur Unterstützung des Kapitäns. Denn einer hat da draußen das Kommando, egal wie groß der Unfall ist, daß ist der Kapitän des Schiffes. Nur wenn er nicht mehr da ist, dann müssen sich die landgestützten Dienste organisieren und das dann wahrnehmen. An diesem Kapitän kommen wir nicht vorbei. Das ist internationales Seerecht.

Abg. Schlie: Noch einmal Herr Klein, Sie sprachen ganz konkret davon, daß diese Arbeitsgruppe vor allen Dingen im Bereich der Brandbekämpfung Schwachstellen erkannt hätte und daß diese Schwachstellen durch Vorschläge in Zukunft geschlossen werden sollen. Sie haben jetzt etwas von Cuxhaven und Hamburg erzählt. Ich würde ganz gern noch einmal von Ihnen wissen, wo es diese Schwachstellen aus Ihrer Sicht gab. Liegen die Vorschläge im Bereich der Brandbekämpfung - das andere finde ich auch alles sehr interessant -, vor?

Klein: Die interministerielle Arbeitsgruppe ist sicherlich nicht schwerpunktmäßig für die Erarbeitung der Pläne für die Brandbekämpfung zuständig, sondern generell. Ich halte nichts von Spekulationen. Ich bin nicht in dieser Arbeitsgruppe. Mein Leiter RCC ist Mitglied dieser Arbeitsgruppe, der auch vorgeladen wird. Ich würde empfehlen, ihn ganz konkret zu fragen beziehungsweise die beiden Herren hinter mir, die die Initiatoren dieser interministeriellen Arbeitsgruppe sind, sie genau zu hören, was die Zielsetzung dieser Arbeitsgruppe ist. Ich kenne die Ergebnisse, aber ich muß sie interpretieren.

Vorsitzender: Herr Hentschel, haben Sie Fragen?

Abg. Hentschel: Ja. Es wurde uns berichtet, daß die Hubschrauber die notwendigen Transporte von Feuerlöschmaterial nicht durchführen konnten, weil die SAR-Hubschrauber nur Personen transportieren dürfen. Nur wenn Reservekapazitäten vor-

handen sind, können auch einmal andere Transporte durchgeführt werden. Ist das richtig?

Klein: Ich habe es nicht gehört, kann es weder bestätigen noch zusagen. Es sind Spekulationen. Ich kann Ihnen nur sagen, daß wir bereits mit einem SAR-Hubschrauber zwei Feuerwehrleute mit einer technischen Ausrüstung und einer Lenzanlage in englisches Gebiet geflogen haben, um einen KüMo der noch Fahrt machen konnte, so lenz zu halten, daß ein deutscher Hafen erreichbar war. Wir haben also technisches Gerät befördert.

Abg. Hentschel: Ihnen ist nicht bekannt, daß es in diesem Fall einen Mangel an Hubschrauberkapazitäten gab?

Klein: Nein.

Abg. Hentschel: Zum Feuerlöschen: Sie haben geschildert, wie schwierig es ist, Feuer in dieser Situation zu löschen. Wäre es Ihrer Meinung nach möglich gewesen - wenn man rechtzeitig Feuerwehrleute an die „Pallas“ gebracht hätte -, sofort Feuerlöschleute abzusetzen, so daß der Maschinenraum und die Aufbauten vor dem Feuer schützen, um die „Pallas“ funktionsfähig zu halten?

Klein: Ich schwanke jetzt zwischen Spekulation und meiner persönlichen Meinung. Eine Expertise kann ich nicht abgeben. Ich weiß nicht, wie der Ausschuß das werten wird. Aber meine persönliche Meinung möchte ich Ihnen zum Ausdruck bringen.

Das Feuer war auf voller Länge so unkontrollierbar, mit einer enormen Strahlungshitze - wir wissen, daß der eine Kran abgeknickt war -, daß ohne Gefahr für Menschenleben - meine ich - Feuerwehrleute nicht unbedingt hätten abgesetzt werden können. Aber zwischendurch war das Feuer etwas zurückgedrängt. Dann war es wieder da. Man muß entscheiden können, wie war das Wetter, wie war der Zustand zu einem bestimmten Zeitpunkt und hätte man dann - -

Ich persönlich äußere mich nicht zu solchen Dingen, wenn ich nicht genaue Fakten kenne. Ich muß die Fakten beurteilen zu dem Zeitpunkt, was war bekannt, als ich die Entscheidung getroffen habe. Im nachhinein ist sicherlich einiges vielleicht anders zu gestalten. Ich weiß es nicht. Wenn ich aus den Fernsehbildern gesehen habe, wie das Schiff gebrannt hat - - Wir dürfen auch nicht vergessen, der Kapitän hat das Schiff ebenfalls verlassen, nachdem er eine ganze Zeit an Bord war. Das macht er nicht ohne Grund. Er hat keinerlei technische Vorrichtungen mehr ausbringen können, wie Lotsenleiter und so weiter, aufgrund der großen Hitze, Qualm und so weiter zum Schutz seines eigenen Lebens. Sonst schmeißt man noch eine Lotsenleiter rüber, damit man wieder an Bord klettern kann oder solche seemännischen Maßnahmen. Ich zögere zu sagen, man hätte können.

Abg. Hentschel: Sie sagten, im Fall einer solchen Notlage hat der Kapitän des Schiffes bis zuletzt das Sagen, solange er an Bord ist. Es gibt ja nun diesen Begriff „Gefahr ist im Verzuge“. Ist es so, daß in dem Fall nicht von Land aus auch Entscheidungen getroffen werden können gegen den Willen des Kapitäns?

Klein: Ja, wenn entschieden wird an Land, daß Gefahr für Menschen und Umwelt besteht und daß übergeordnete Maßnahmen erforderlich sind, dann kann von der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung mit den Polizeibehörden entschieden werden. Zum Beispiel zusätzliche Schlepperkapazität, Feuerlöschkapazität, Verschleppen nach See kann angeordnet werden. Es muß aber zwingende Gefahr bestehen.

Abg. Hentschel: Dann habe ich noch eine Frage zu der Kooperation. Es ist ja in letzter Zeit wieder die Diskussion in Gang gekommen, ein einheitliches Coastguard-Konzept herzustellen, um die verschiedenen Institutionen, die auf See engagiert sind, zusammenzufassen. Würden Sie in einem solchen Konzept Vorteile sehen?

Klein: Nein. Was geschehen muß, ist aus meiner Sicht das Entwickeln von Vertrauen zueinander, eine unbedingte Kooperation, einen unbedingten Kommunikationsaustausch über das, was jeder vorhat, gemeinsame Besprechungen, Verabredungen, auch vom fahrenden Personal, vertrauensbildende Maßnahmen, um ehrlich und offen so zusammenzuarbeiten, wie wir es mit dem militärischen SAR-Dienst haben. Denn hier eine neue Verwaltung zu schaffen - - Gut, wir haben die Deutsche Küstenwache als Koordinierungsverbund. Sie ist da; sie leistet gute Arbeit. Darüber hinaus würde ich nicht weitergehen wollen; denn Verwaltung auf Verwaltung braucht nicht Vorteile zu bieten. Ich sehe viel mehr Vorteile in unbedingter Zusammenarbeit, Offenheit, faire - Offenheit. Dann gibt es nämlich den Vorteil, daß jede Organisation für sich weiterentwickeln kann, neue Ideen einbringen und diskutieren kann. Ein neuer Hut da oben bringt nicht unbedingt, aus meiner Sicht, Vorteile.

Abg. Hentschel: Aber es geht ja nicht nur um einen neuen Hut. Es geht ja darum, daß man nicht immer abstreiten kann, daß, wenn mehrere Behörden oder mehrere Institutionen an einem Fonds beteiligt sind - -

(Abg. Benker: Meinung!)

Vorsitzender: Fragen Sie bitte, Herr Kollege Hentschel.

Abg. Hentschel: Wie bitte?

Vorsitzender: Es geht hier um Fragen.

Abg. Hentschel: Ich frage ja auch. - Wenn mehrere Institutionen an einem Fonds beteiligt sind, gibt es doch Reibungsverluste in der Regel. Sehen Sie nicht, daß durch eine einheitliche Leitung, also eine einheitliche Verantwortung für solche Vorfälle, Reibungsverluste vermieden werden können?

Klein: Ich möchte das im Grunde genommen mit einer Gegenfrage beantworten. Sie sehen den SAR-Dienst länderübergreifend

hervorragend funktionieren. Warum soll das nicht auf anderen Gebieten auch so sein?

Abg. Hentschel: Letzte Frage. Beteiligt sind ja nicht nur Behörden beziehungsweise die Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger und die Bundeswehr, sondern beteiligt sind auch bei solchen Vorgängen private Berger. Gibt es Abstimmungsprobleme, aus finanztechnischen Gründen oder aus sicherheitstechnischen Gründen, zwischen den Behörden und den privaten Bergern?

Klein: Mein Wissensstand ist genau der gleiche wie bei Ihnen. Das sind die Medienberichte, und das ist die Diskussion um die „Oceanic“. Dazu möchte ich nichts sagen; das wäre alles Spekulation. Wichtig ist, daß eine ausreichende Schlepperkapazität vorhanden bleibt. Und ideal wäre es, wenn diese Schlepper, die auch nach See gehen können, Feuerlöschmöglichkeiten hätten.

Abg. Hentschel: Zusatzfrage. In diesem Fall hat ja die Reederei auch noch zwei private Schlepper aus England beordert, die auch noch in dem Seegebiet waren.

(Abg. Benker: Das waren keine Schlepper!)

Halten Sie so etwas für sinnvoll?

Klein: Immer. Jede Entscheidung, die unterstützend sein kann - man kann ja den Fall nicht vorhersehen -, kann nur vorteilhaft sein. Wir sehen also eine Von-vornherein-Beschränkung für nicht optimal oder für nicht richtig. Aber es ist Spekulation, die ich hier betreibe, und nicht gesichertes Wissen.

Abg. Hentschel: Danke schön.

Vorsitzender: Danke schön. - Herr Kubicki.

Abg. Kubicki: Herr Kapitän Klein, Sie haben vorhin definiert „Katastrophe“ oder „Unglücksfall mit katastrophalen Folgen“ als einen Zustand, der nicht mehr mit dem vorhandenen Gerät, das Sie zur Verfügung haben, beherrscht werden kann. Was SAR angeht, denke ich, spielt es keine Rolle, weil

die Mannschaft ja abgeborgen worden war - erfolgreich, von Ihnen beziehungsweise dänischen Rettungskräften. Der weitere Verlauf der Aktion hatte jedenfalls im Ergebnis etwas, was uns zeigt, daß mit dem vorhandenen Geschirr und Material die Situation nicht beherrscht werden können. Habe ich Sie jetzt so verstanden, daß überhaupt gar kein Zustand denkbar ist, also kein Material, kein Personalangebot, kein Geschirr, mit dem der Zustand der „Pallas“ in seinem Verlauf hätte beherrscht werden können, so daß wir relativ machtlos vor dieser Entwicklung stehen?

Klein: Es ist die schwierigste Frage, die hier auftreten kann. Und diese Frage - - Tja, ich glaube nicht, daß es mir zusteht als an Land Tätiger, diese zu beantworten.

Abg. Kubicki: Wer könnte diese Frage beantworten?

Klein: Die Kapitäne, die da draußen waren. Das sind Fachleute, und zwar alle, wie sie da sind. Ich kann Ihnen nur sagen: hervorragende Seemannschaft ist da. - Ich weiß nicht, ob Sie bereits die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung gehört haben, die Herren - oder wer auch immer hier war - aus Cuxhaven, die Ihnen genau sagen, welche Entscheidung zu welchem Zeitpunkt getroffen worden ist; denn das spielt auch eine Rolle dabei.

Abg. Kubicki: Herr Kapitän Klein, niemand soll angegriffen werden, und die Leistung soll auch nicht kleingeredet werden; im Gegenteil. Das Problem, vor dem wir nur stehen, ist: Wenn uns jetzt alle Fachleute sagen: „Selbst bei einem anderen Geschirr, bei einem anderen Material,

(Abg. Benker: Wäre es nicht anders gelaufen!)

hätten wir das nicht bewältigt“, dann können wir uns bei bestimmten Lagen unsere Sicherheitsüberlegungen sparen und sagen: Gott, bewahre uns davor, daß ein Tanker in der Deutschen Bucht aufläuft.

Klein: Sie haben völlig recht. Wir haben zweimal gebrochene Leinen gehabt. Wenn die nicht gebrochen wären, wäre alles erfolgreich abgewickelt worden.

(Abg. Benker: Tschernobyl hätte auch nicht passieren dürfen!)

Jetzt wollen wir aber spekulieren: Es ist ein neuer Draht der „Pallas“ zum Einsatz gekommen, wahrscheinlich noch nie benutzt. Wie alt ist das Schiff? Vielleicht hat der Draht da die ganze Zeit gehangen, ist nicht in dem Maße gepflegt worden; und er ist am Auge gerissen, ein 35-mm-Draht. Jetzt ist die Frage: Von den Zugkräften her, ist er ausreichend gewesen? Wie groß war die dynamische Belastung? Um wieviel Prozent haben sich die Kräfte erhöht? Warum ist er gerissen, gebrochen? Ein dicker Draht wäre nicht gebrochen, ein neuerer Draht, ein Schleppgeschirr der „Oceanic“ mit wesentlich dickeren wahrscheinlich auch nicht. Aber die „Oceanic“ war da. Man hat die „Oceanic“ die Schleppverbindung nicht herstellen lassen. Und da kann ich nur sagen: Fragen Sie die Kapitäne, was ist gesprochen worden, was ist vor Ort verabredet worden! Ich bin da Dritter in diesem Konzert. Es wäre nicht gut, ich würde mich dazu äußern.

Abg. Kubicki: Gut.

Vorsitzender: Herr Benker.

Abg. Benker: Nach dem Seeaufgabengesetz ist ja der Bund zuständig für Sicherheit und Leichtigkeit und Gefahrenabwehr. Und Sie haben uns in dem Organigramm die Vereinbarung mit Ihnen gezeigt. Meine Frage erstens: Haben Sie Weisungsbefugnisse in irgendeiner Art und Weise im nachgeordneten Bereich, oder wie sieht die aus?

Zu diesem Seeaufgabengesetz die zweite Frage gleich dazu: Wenn ich Ihre Kommunikationsmöglichkeiten sehe - Sie sind auch im Internet; das war nicht mit drauf -, dann müßte das doch als ausreichend bezeichnet werden, was Sie an Möglichkeiten haben, so

daß keine Kommunikationslücken auftreten dürften. - Diese beiden Fragen zuerst.

Klein: Die - -

Abg. Benker: Die erste war „Weisungsbefugnis“, die zweite war - -

Klein: Ja, die Weisungsbefugnis ist dadurch gegeben, daß in der Vereinbarung -, daß die Vereinbarung im Gesetzblatt, Bundesgesetzblatt, veröffentlicht worden ist und alle Verwaltungen an der Küste vom Verkehrsminister angeschrieben worden sind - und das internationale Übereinkommen, das die Bundesrepublik Deutschland gezeichnet hat, von 1979. Falls das interessiert, kann ich das einmal hier lassen und ebenfalls zu Ihren Akten geben, zusammen mit dem Einsatzplan. Da steht also das internationale Geschäft drin. Und ich glaube, in „Sicherung der Schifffahrt“ und in SOLAS sind die entscheidenden Sätze vorhanden, daß den Weisungen des SAR-Dienstes Folge zu leisten ist. Und für die Schifffahrt gibt es ein Handbuch „Suche und Rettung“, das sogenannte Mersar-Handbuch. Da ist auch die Ableitung oder die Kompetenzen, wenn Sie so wollen, die Weisungsbefugnis eines RCC beschrieben.

Die zweite Frage war Kommunikation - -

Abg. Benker: Kommunikationsmöglichkeiten ausreichend.

Klein: Innerhalb unseres A-1-Gebiets: ja. Wir sind im Vergleich zu anderen hervorragend ausgestattet, anderen RCCs.

Abg. Benker: Ergänzungsfrage. Sie haben von der Grenze zu Dänemark gesprochen als ein Gebiet, das heißt: Sie haben die Linien nur für Verantwortung und Kompetenz genannt. Ist es im Sinne eines Memorandum of Understanding, also MOU, oder ist das ein Vertrag oder eine Vereinbarung, oder funktioniert das nur zufällig, weil Sie sich kennen?

Klein: Nein, es war eine Graphik da drin, daß einmal die Bundesrepublik mit den

Nachbarstaaten, ausgenommen Polen, ein Regierungsabkommen geschlossen hat. In diesem Regierungsabkommen steht drin, daß sie SAR-Dienste direkte Arbeitsabkommen zu schließen haben. Und wir haben mit den dänischen Stellen ein ganz hochoffizielles - - Auch wenn wir ein privater Verein sind, ist es gemäß Völkerrechtsverträgen und Regierungsabkommen ein völkerrechtlich verbindender Arbeitsvertrag. Da steht drin, wie wir miteinander umgehen und darüber hinaus die tägliche Arbeit. Wir haben fast täglich eine Aktion mit den Dänen. Ich kann Ihnen sagen, daß ein Mann über Bord auf einer Fähre nach Gedser -, gestern eine Aktion gelaufen ist, wo das RCC Aarhus die Koordinierung hatte und unser Seenotkreuzer aus Warnemünde den On scene commander gemacht hat. Das heißt: eine deutsche SAR-Einheit unter dänischer Führung. Es ist volles Verständnis - - Wenn ich gesagt habe: Wenn die Kompetenzen klar sind, wer koordiniert, kann jeder mit den Nachbarmitteln arbeiten, als seien es seine eigenen.

Abg. Benker: Fortsetzung. Sie haben zum ersten Mal von einem Scene-commander gesprochen. Haben Sie einen Scene leader nach dem jetzigen Verfahren bereits in dem Bereich der Kapitäne, daß einer als Scene leader eingeteilt wird?

Klein: Das wird trainiert. Ein On scene coordinator - das ist der korrekte Begriff: OSC, On scene coordinator - wird benannt durch das RCC, durch die Leitstelle, und dem muß Folge geleistet werden. - Beim Absturz dieser beiden Tornados haben wir uns mit Glücksburg geeinigt, weil es ein Luftnotfall ist, daß eine Fregatte, die vor Ort war, On scene commander war. Aber auch die Schifffahrt kann On scene coordinator sein. Das lernen die in der Schule; da gibt es dieses sogenannte MERSAR-Handbuch, wo das drin beschrieben steht. Nicht alle Fälle haben einen On scene coordinator.

Abg. Benker: Bei der interministeriellen Arbeitsgruppe, von der Sie gesprochen haben: Wenn der Bund verantwortlich ist, wer

ist da eigentlich federführend, und wer finanziert diese Arbeitsgruppe?

Klein: Nein, das ist eine landesinterministerielle Arbeitsgruppe des Landes Schleswig-Holstein.

Abg. Benker: Trotzdem ist der Aufgabenbereich nach dem Seeaufgabengesetz beim Bund. Deshalb irritiert mich das etwas. - Und es sind auch nach der Vereinbarung, die Sie mit dem Bund getroffen haben - -

Vorsitzender: Das Land, Kollege Benker, hat dafür zu sorgen, daß das auch umgesetzt wird vor Ort.

Abg. Benker: Dann muß es ein Umsetzungsgesetz geben im Katastrophengesetz. - Gut, dann setze ich das fort, wenn das nicht beantwortet werden kann. - Entschuldigung.

Klein: Okay, ich habe das Stichwort gekriegt. Das Land hat im Bereich der Küstengewässer ein nicht unerhebliches Interesse, die eigenen Rechte vertreten zu sehen; es sind die 12 Meilen. Und insofern gibt es hier auch Landesinteressen, die dann mit den Bundeskompetenzen auch koordiniert werden müssen.

Abg. Benker: Sie haben gesagt, daß es keine Katastrophe war. Aber es ist doch mit Sicherheit ein Unfall nach dem Seeunfalluntersuchungsgesetz. Oder wie würden Sie das sonst bezeichnen: größerer Art, kleinerer Art? Gibt es da eine besondere Definition?

Klein: Das ist ein schwerer Unfall mit für die Umwelt sicherlich katastrophalen Folgen, aber aus Sicht des SAR-Dienstes, aus dem, womit wir rechnen müssen, keine Katastrophe; denn es kann viel schlimmer kommen. Wir haben in den letzten Jahren erhebliche Unfälle gehabt in unserer Umgebung, beginnend mit „Harald of free Enterprise“, „Jan Heweliusz“ - haarscharf eine Katastrophe -, „Estonia“, „Scandinavian Star“ mit 190 Toten. Da sind wir im Bereich von Schiffskatastrophen, wo unglaublich viel mehr von allen erwartet wird.

Abg. Benker: Ich habe noch eine Ergänzungsfrage. Sie haben vorhin von den redundanten Mitteln der Berechnung bei dem „Wind unterschiedlich“ gesprochen, wo Sie gesagt haben: Dann gleichen wir das ab. Ich nehme das jetzt mal als Nautiker wie ein sogenanntes Fehlerdreieck, um die Position dann letztlich zu finden. Gibt es ein derartiges Abstimmungsverfahren auch für Entscheidungen? Wenn Sie Zugriff zu allen Informationen haben, dann könnte man ja zum Beispiel zwischen Bremen und Cuxhaven auch vielleicht zu unterschiedlichen Entscheidungen kommen - ich sage einmal: um das Fehlerdreieck in der Entscheidungsphase zu reduzieren. Gibt es ein solches Abstimmungsverfahren?

Klein: Nein. Wir sind angewiesen auf die Strömungsdaten des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie in Hamburg. Wir haben einen direkten Zugang dorthin und können direkt von Bremen aus mit dem großen Rechner des BSH arbeiten. Verantwortlich kann nur einer sein, und der steht auch für fehlerhafte Berechnung verantwortlich. Alles andere geschieht kooperativ, freundschaftlich und zur Abstimmung. Aber wenn es zum Schwur kommt, wenn irgend etwas schiefgelaufen ist, dann nützt Ihnen das alles nichts mehr. Jeder weiß, wo er hingehen muß, weil es so klar geregelt ist. Im Seenotfall werden wir das sein. Deshalb auch meine vielleicht für Sie etwas ungewohnten, klaren Aussagen, wie der SAR-Dienst geregelt ist.

Ich kann Ihnen sagen: Bei „Jan Heweliusz“, wo es viele Unstimmigkeiten gegeben hat, sind wir schwer belastet worden. Und es hat Jahre gebraucht, um zu beweisen, daß das nicht der Fall war, einschließlich einer staatsanwaltschaftlichen Ermittlung.

Abg. Benker: Bei dem Einsatz der Mittel habe ich noch einmal nachzufragen: Die Hubschrauber, von denen Sie vorhin gesprochen haben, sind die allwetterfähig, haben die alle Nachtflugeigenschaften?

Klein: Den „Sea King“, den eingesetzten Hubschrauber des militärischen SAR-Dienstes auf See und Glücksburg, können Sie mit Fug und Recht als den besten SAR-Hubschrauber mit in der Welt bezeichnen. Er ist leistungsfähig, hat enorme Aufnahmekapazitäten.

Ich weiß nicht, ob Sie noch einen Militärischen-SAR-Dienst-Mann hier hören werden. Der wird Ihnen sagen: Dieser Hubschrauber kann alles, wenn er erst einmal in der Luft ist. Das eigentliche Problem ist nur die Start- und Landephase, wenn der Rotor den Hubschrauber in eine instabile Phase bringt. Wenn dann eine Windböe kommt, wo die Rotoren noch nicht Druck auf den Boden, volle Leistung haben, das ist die einzige gefährliche Situation für den Hubschrauber. Ansonsten wird er alles können.

Abg. Benker: Gut. - Noch eine: Sie haben einen unterschiedlichen Bereitschaftsgrad bei den Schiffen, die Sie haben, um es einmal vorsichtig zu sagen.

Klein: Ja.

Abg. Benker: Gibt es da eine Vorgabe ähnlich wie beim Rettungsdienst an Land, daß die Kapazitäten so vorzuhalten sind, daß sie in einer bestimmten Zeiteinheit an einem bestimmten Ort zu sein haben, also innerhalb von 12 Minuten bei jedem Unfallort?

Klein: Nein, das gibt es nicht; denn diese Zeitkriterien werden Sie nie einhalten können bei extremen Wetterlagen. An Land sind die Zeiten besser planbar, auf See nicht. - Ich kann Ihnen da nur anbieten einen Vergleich mit SAR-Diensten im Ausland oder irgendwo. Da werden Sie feststellen: Die Bundesrepublik Deutschland hat eine SAR-Dichte, die ihresgleichen sucht.

Abg. Benker: Das ist ja erfreulich. - Meine letzte Frage: Wenn Organisation und materielle Ausstattung stimmt oder gestimmt hat nach Ihren Aussagen, wie können Sie sich dann den subjektiven Eindruck erklären, daß es nicht funktioniert hat überall?

Klein: Bei „Pallas“?

Abg. Benker: Ja.

Klein: Viel Spekulation, ich will mich trotzdem um die Frage nicht drücken. Was ein Vormann mir gesagt hat: Es war nicht viel mehr drin auf Grund der Wetterlage. Die Menschen, die dort draußen tätig waren, sind weit über die Grenzen des Abgesicherten, der abgesicherten Sicherheit - - Sie haben enorm viel riskiert. Es war Pech dabei. Es war - - Tja, ich kann nicht beantworten, weshalb die Schleppverbindung gerissen ist. Irgendwo war sie schwach, ganz klar. Jetzt kommt die nächste Frage: Hätte man nicht? Ich weiß es nicht.

Es scheint so - je mehr Informationen ich bekomme -, daß da draußen gar nicht so viel schiefgelaufen ist unter den Bedingungen. Es ist einfach ganz, ganz viel Pech - und unter den Bedingungen - dort gewesen. Aber es ist Spekulation - ich betone das -, der letzte Teil.

Vorsitzender: Herr von Hielmcrone.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Ja, ich habe ein kleines formales Problem jetzt. Es ist die interministerielle Arbeitsgruppe erwähnt worden, die offenbar seit dem 27. März 1998 hier eingesetzt ist, und zwar durch das Innenministerium des Landes. Zwei Herren dieser Arbeitsgruppe sind anwesend. Ich frage mich, ob die nicht gegebenenfalls als Zeugen in Betracht kommen, ob es deswegen so sehr glücklich ist, wenn sie weiter im Raume bleiben. Das ist jetzt also eine Frage an den Vorsitzenden.

Vorsitzender: Herr Kollege von Hielmcrone, dann müsse die Mitglieder dieses Ausschusses aber die Fragen entsprechend stellen, so daß sich nicht der Zeuge fortlaufend nach hinten umdrehen muß - was ich mit Verlaub für nicht gerade den Spielregeln entsprechend halte -, um sich Informationen zu holen. Das heißt: Eingeführt ist die Frage der interministeriellen Arbeitsgruppe hier

offiziell zu unserem Beweisthema überhaupt nicht.

(Abg. Dr. von Hielmcrone: Aber das spielt jetzt eine entscheidende Rolle!)

- Aber wenn der Zeuge dazu nichts sagen kann, sollte er sich auch nicht die Hilfe - - Er kann dann nur sagen: Tut mir leid, ich kann nicht antworten.

(Abg. Dr. von Hielmcrone: Darum geht es nicht!)

Er hat nur - fairerweise - versucht, sich für uns da Informationen zu beschaffen.

Klein: Ich kann Ihnen anbieten einen Weg aus der Problematik heraus: Mein Mitarbeiter, der Leiter des RCC, der Kapitän Fox, ist Mitglied in dieser Arbeitsgruppe. Er ist sowieso schon vorgeladen und kann dazu etwas sagen.

Vorsitzender: Wollen wir so verfahren? - Kollege Kubicki.

Abg. Kubicki: Ich habe nur eine Bitte zum Verfahren. Ich habe nichts dagegen, daß wir solche Fragen diskutieren, aber dann bitte nicht in Anwesenheit der Zeugen, die sich noch in einer Vernehmungssituation befinden.

(Abg. Dr. von Hielmcrone: Ja, aber wann wollen Sie das denn machen?)

- Nachher, im Anschluß daran.

(Abg. Dr. von Hielmcrone: Aber in der Zeit sitzen die Zeugen im Raum!)

- Darauf kommt es auch nicht an. Auch Zeugen, die im Raum sind, können ja vernommen werden anschließend, wenn sich herausstellt, daß sie Zeugen sind. Das wissen wir ja erst jetzt, daß sie mögliche Zeugen sind.

Vorsitzender: Herr von Hielmcrone, wollten Sie sonst noch etwas unseren Sachverständigen fragen? - Frau Tengler.

Abg. Tengler: Herr Vorsitzender, ohne Sie angreifen zu wollen, eine Frage: Wenn Sie der Meinung sind - -

(Abg. Kubicki: Wir fragen den Zeugen momentan!)

- Entschuldigung. Da, wo es hingehört.

Herr Kapitän Klein, es ging um den möglichen Einsatz der Feuerwehr auf See. Sie sprechen davon, daß dieses schwerlich möglich gewesen wäre, weil das Schiff auf ganzer Länge brannte. Ich möchte gerne von Ihnen wissen: Auf welchen Tag des Seenotfalles nehmen Sie Bezug, wenn Sie sagen, das Schiff brannte auf ganzer Länge?

Klein: Jetzt müßte ich Protokolle, die ich bei mir habe, durchsehen, um diesen Tag herauszufinden. Ich kann nur das weitergeben, was ich gelesen habe in den Berichten und was meine Leute mir erzählt haben.

(Abg. Benker: 26.!))

Ich habe auch vorsichtig geantwortet, was die Bewertung Brandeinsatz, Brandbekämpfung vor Ort, ja oder nein - - Denn es genügt ja nicht, Menschen abzusetzen, sondern sie brauchen Gerät, und sie brauchen viel Wasser. Es hat vor Jahren einen Fall gegeben in der Weser - „Buenos Aires II“, „Doria-Riparian“ -, da hat ein Schiff gebrannt, und da mußte - - Das war wesentlich beschränkter, der Brand. Da mußte erst sehr viel Wasser von außen zum Runterkühlen der Schotten geschossen werden, damit die Feuerwehr überhaupt an Bord gehen konnte, und trotzdem waren Brandverletzungen der Feuerwehrleute durch die Schuhe der Fall.

Auf dieses Ereignis und auf das, was meine Leute mir gesagt haben und was ich in den Fernsehberichten gesehen haben - - Wenn da eine ganze Schiffslänge von Feuer zu sehen ist - - Und ich weiß, mit welchen Kapazitäten da gearbeitet werden muß; das weiß ich zufällig. Das war der Grund meiner Bemerkung in der Form, wie ich sie gesagt habe.

Stellv. Vorsitzender: Herr Kapitän Klein, ich habe noch zwei, drei Fragen. Die erste: Sie sprachen davon, daß das Lagebild uns ja durch die Kapitäne dargestellt werden wird. Nur der Vollzähligkeit halber - ich bin mir nicht sicher, ob wir sie alle haben - : Wer war dort alles mit dabei, sowohl in dem Bereich, in dem es um die SAR-Tätigkeit ging, aber dann auch in dem Bereich, in dem es um das Freischleppen der „Pallas“ ging vor Amrum?

Klein: Es war der Seenotkreuzer „Wilhelm Kaisen“ von Helgoland. Es war der Seenotkreuzer „Hermann Helms“ von Cuxhaven, der am 27. - es muß der 27. gewesen sein - versucht hat, Feuer zu löschen. Es war der Seenotkreuzer „Minden“ von List auf Sylt. Und es war der Seenotkreuzer „Eiswette“, der später im Laufe der folgenden Tage hin und wieder vor Ort war.

Stellv. Vorsitzender: Ich glaube, die Vorleute der ersten drei haben wir. Wer ist der Vormann der „Eiswette“?

Klein: Der heißt Berthold Petersen. Ich weiß aber nicht, welcher der damals Diensthabende war - war es der erste oder der zweite? - , wobei der Herr Petersen relativ spät mit der „Eiswette“ dabei war. Es waren mehr Sicherungsaufgaben, keine aktiven Maßnahmen mehr.

Stellv. Vorsitzender: Dann noch zwei Fragen in dem Zusammenhang. Sie hatten ja vorher schon mal kurz angedeutet, daß es möglich sein könnte, daß von seiten der Seenotkreuzer der Funkverkehr mitgeschnitten worden ist. Ist Ihnen bekannt, ob Videoaufzeichnungen seitens der Seenotkreuzer oder deren Besatzung - -

Klein: Es gibt etwas, aber fast nicht brauchbar. Wir haben uns das angeguckt; es gibt nichts wieder. - Wir haben ein, zwei Fotos, die die Vorleute mitbringen können. Aber auch die geben nicht allzuviel her. Es zeigt die leistungsfähige Anlage von der „Hermann Helms“ und den Havaristen im

Hintergrund und auch, wie das Wasser zerweht.

Stellv. Vorsitzender: Gut. - Dann noch eine Frage, die letzte: Sie hatten vorher formuliert: Man hat die „Oceanic“ die Schleppverbindung nicht herstellen lassen.

Ich habe mir das wörtlich mitgeschrieben. Da drängt sich natürlich die Frage auf: Woher wissen Sie das?

Klein: Das hat man mir gesagt. Ich habe es so gemeint, daß in Absprache mit der „Oceanic“ eine Verbindung mit dem Draht der „Pallas“ hergestellt werden sollte und der „Mellum“. Ich habe es so gemeint, daß vor Ort eine Kommunikation stattgefunden hat, die nicht abweist, sondern in der Kooperation landet. Das waren gemeinschaftliche, meines Wissens: gemeinschaftliche Verabredungen, die da getroffen worden sind.

Stellv. Vorsitzender: Wer hat Ihnen das gesagt?

Klein: Von Herrn Bünting, der auch zu Ihnen kommt.

Vorsitzender: Frau Franzen.

Abg. Franzen: Haben Sie im Laufe Ihrer Erfahrungen Wissen erlangt über die Qualifikation und die Herkunft der Besatzung der „Pallas“?

Klein: Nein.

Abg. Franzen: Nicht. - Können Sie uns irgendeine Stelle nennen, die uns da helfen könnte?

Klein: Vermutlich die Wasserschutzpolizei, die für eine seeamtliche Untersuchung die Fakten zusammenträgt.

Abg. Franzen: Danke schön.

Vorsitzender: Herr Hentschel.

Abg. Hentschel: Sie sagten, es gibt immer eine Koordination, sogenannte OSC. Wer hat in diesem Fall die Koordination gehabt? Wer

hat also den Einsatz aller dieser Aktivitäten um die „Pallas“ herum, wo ja eine Reihe Schiffe beteiligt waren und Hubschrauber, koordiniert? Wer war zuständig und hat gesagt, was passiert?

Klein: Ein On scene coordinator wird vom RCC ernannt. In diesem Fall war der SAR-Fall bald abgeschlossen. Wer dann da draußen das Kommando hatte, weiß ich nicht. Das müssen die Cuxhavener Stellen benennen, wer welches Kommando vor Ort hatte. Meines Wissens aber ist eine Verabredung vor Ort durch die dort befindlichen Kapitäne erfolgt. Aber da müssen Sie wieder die fragen, die draußen waren.

Abg. Hentschel: Also, nach der Menschenrettung in Dänemark ist dann in den nächsten zwei Tagen kein Seenotrettungskreuzer mehr beteiligt gewesen?

Klein: Doch.

Abg. Hentschel: Die waren auch beteiligt?

Klein: Ja.

Abg. Hentschel: Aber Sie hatten nicht mehr die Leitung, sondern die hatte jemand anderes?

Klein: Die hatte jemand anderes.

Abg. Hentschel: Aber Sie wissen nicht, wer die Leitung hatte?

Klein: Nein.

Abg. Hentschel: Ist es denn so, daß es üblich ist in einem solchen Fall, wenn es sowohl um Bergung geht als auch um Seenotrettung, also gemischte Einsätze, sag ich mal, daß es trotzdem immer eine einheitliche Leitung für den gesamten Einsatz gibt?

Klein: Weiß ich nicht. Im Seenotfall würden wir immer darauf drängen und darauf achten, daß eine koordinierende Stelle, ein On scene coordinator, benannt wird. Wie es in diesem Fall bei der technischen Unterstützung war, kann ich nicht sagen.

Abg. Hentschel: Aber der Seenotfall war ja nicht mehr gegeben.

Klein: Richtig.

Abg. Hentschel: Insofern haben wir das Problem, daß offensichtlich das Koordinationsproblem nach Abschluß eines Seenotfalles doch besteht.

Klein: Ich kann da nichts zu sagen.

Abg. Hentschel: Okay. - Danke.

Vorsitzender: Herr Kubicki zum Schluß.

Abg. Kubicki: Herr Kapitän Klein im Januar 1998 hat die GAUSS eine Fachtagung veranstaltet zur Frage „Wie sicher ist die Deutsche Bucht?“, bei der auch über Bergungs- und Schleppkapazitäten in der Deutschen Bucht gesprochen worden ist. Ist Ihnen diese Veranstaltung bekannt?

Klein: Ja.

Abg. Kubicki: Waren Sie anwesend?

Klein: Ja.

Abg. Kubicki: Ist Ihnen auch bekannt, daß dort zumindest von einem Sachverständigen vorgetragen worden ist, daß die „Mellum“ und die „Beckum“ nicht in der Lage sein würden, bei schwierigen Witterungsverhältnissen ein Schiff einer bestimmten Größenordnung in der Deutschen Bucht zu schleppen auf Grund der Konstruktionsmerkmale?

Klein: Es ist so etwas angedeutet worden, ja.

Abg. Kubicki: Hat es nach Ihrer Kenntnis auf Grund dieser Erklärung - schwierige Witterungsverhältnisse, Schiff einer bestimmten Größenordnung, zwar Halte-, aber keine Schleppmöglichkeiten dieser beiden Schiffe, weder einzeln noch gemeinsam - Gespräche gegeben darüber, wie man bei bestimmten Witterungsverhältnissen die Schleppkapazitäten in ausreichender Weise sicherstellen will?

Klein: Das weiß ich nicht. Bekannt ist allgemein, daß bei der Vorstellung der „Neuwerk“ ein Notschleppmanöver an der Deutschen Bucht durchgeführt worden ist, kurz darauf, ohne Medienbeteiligung, weitere Versuche durchgeführt worden sind. Ich weiß vom Hörensagen meiner Kapitäne, daß die „Mellum“ ausgezeichnet in der See gelegen hat, die die Aktion an der „Pallas“ vorgenommen - -

Abg. Kubicki: Gut. - Keine weiteren Fragen.

Vorsitzender: Herr Hentschel.

Abg. Hentschel: Aus der Chronologie der GAUSS geht hervor, daß das MRCC Bremen um 17:36 Uhr am 25.10. gemeldet hat: Die Unterstützung ist nicht mehr erforderlich - der Küstenwachen -, weil das Feuer unter Kontrolle ist. Das hat dann dazu geführt, daß die Aktivitäten -, bis zum nächsten Morgen alle davon ausgingen, daß keine Aktivitäten mehr erforderlich sind. Erst am nächsten Morgen um 7:10 Uhr gab es dann einen neuen Lagebericht, wo dann plötzlich feststand, daß das Problem überhaupt nicht gelöst ist. Wie erklären Sie sich das?

Klein: Um 17:33 Uhr hat RCC Bremen von Aarhus auf die Frage über Informationen folgende Antwort erhalten: Feuer an Bord unter Kontrolle. 55 nautische Meilen westlich von Esbjerg. Zwei Hubschrauber stehen auf kurze Notiz. - Um 0:20 Uhr - das sind 6 Stunden später, zirka - hat RCC Glücksburg dem RCC Bremen gesagt: „Pallas“ hat erneut Feuer an Bord. Personen sollen evakuiert werden. - Glücksburg schickt Hubschrauber von Helgoland, und dann die Position. Dann haben wir in Aarhus noch mal angefragt, und da wurde uns um 0:24 Uhr die Information gegeben, daß die „Nordsee“ - das ist das dänische Multi-purpose-Fahrzeug, auch mit SAR-Einrichtung - On scene coordinator ist.

Abg. Hentschel: Und die Bergung der Seeleute hat dann nachts um 4 Uhr stattgefunden. Ist das richtig: um 4 Uhr herum?

Klein: Um 2:21 Uhr haben wir vom Seenotkreuzer „Minden“, daß die Hubschrauber mit der Personenbergung aus dem Wasser beginnen. Und um 3 Uhr: 12 Personen im dänischen Hubschrauber, vier Personen im deutschen Hubschrauber, eine Person an Bord. - Das sind die korrekten Zahlen, haben wir diese Information.

Abg. Hentschel: Das heißt: Die Meldung am Abend oder am Nachmittag, daß das Feuer an Bord gelöscht ist, war tatsächlich eine Fehlmeldung oder eine falsche Einschätzung vor Ort?

Klein: Würde ich - - Weder noch. Es kann ein Feuer aus irgendwelchen Umständen kurzfristig nicht sichtbar sein und dann durch eine Verpuffung wieder voll in Gang kommen. Also, das ist alles Spekulation, was wir dort annehmen. Wenn aber um 0:20 Uhr, also Mitternacht, wieder so viel Feuer zu sehen ist, dann war das andere wahrscheinlich ein trügerischer Eindruck, daß das Feuer aus ist - vermutlich, Spekulation.

Abg. Hentschel: Aber man muß davon ausgehen, daß also die eigentliche Aktivität -, daß man ab 0:20 Uhr wieder davon ausgehen mußte, daß es ein echter Notfall ist.

Klein: Ja.

Abg. Hentschel: Von da ab war dann bis 7 Uhr aber noch immer eine Lücke, bis dann das ZMK informiert worden ist.

Klein: Nein, das ZMK ist am 25. zwei Minuten nach Bekanntwerden der Aktion durch das RCC Bremen benachrichtigt worden.

Abg. Hentschel: Ja, aber danach ist ja der Alarm abgeblasen worden, weil gesagt worden ist: Das Feuer ist gelöscht.

Klein: Nein. Es ist nichts abgeblasen worden, außer „Feuer an Bord unter Kontrolle“ - mehr nicht.

Abg. Hentschel: Aber das ZMK - -

Klein: Und: „Zwei Hubschrauber auf kurze Notiz“, in Bereitschaft. Das heißt: Es war alles sensibilisiert. Es ist nur nicht der Start zum Abbergen gegeben worden.

Abg. Hentschel: Aber das ZMK ging doch offensichtlich davon aus, daß nichts mehr zu tun ist, bis zum Morgen um 7:10 Uhr.

Klein: Weiß ich nicht.

Abg. Hentschel: Danke.

Vorsitzender: Frau Spoorendonk.

Abg. Spoorendonk: Ich habe nur eine ganz kleine Nachfrage. „Feuer unter Kontrolle“ - diese Mitteilung in Ihrer Anlage -, hier steht: „Information“ und dann „Feuer unter Kontrolle“. Soll ich das nicht so auffassen, daß man an Bord nachgefragt hat oder ob man die Mitteilung bekommen hat, das Feuer sei unter Kontrolle?

Klein: Davon gehen wir aus, daß Aarhus und der Kapitän miteinander in Verbindung standen und daß Aarhus die Information bekommen hat: Das Feuer ist unter Kontrolle. Aber es bleibt eine Alarmbereitschaft bestehen.

Vorsitzender: Schönen Dank, Kapitän Klein. Es wurde doch etwas länger als vermutet. Aber Sie haben bemerkt: Wir waren alle sehr interessiert an Ihren Informationen. Ich bedanke mich und wünsche Ihnen einen guten Heimweg.

(Unterbrechung: 15:51 bis 15:57 Uhr)

Vernehmung der Auskunftsperson Carsten-Söhnke Wibel

Vorsitzender: Ich darf Sie bitten, Platz zu nehmen; wir setzen unsere Sitzung fort.

Herr Wibel, das Beweisthema, zu dem Sie sich äußern sollen, ist Ihnen in der Ladung mitgeteilt worden. 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 Aussage zur Sache.

Sie können die Aussagen 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 diesem Ausschuß beeden müssen. In diesem Zusammenhang weise ich Sie vorsorglich besonders auf die strafrechtlichen Folgen einer falschen Aussage oder eines Meineides hin. Dieser kann mit einer Freiheitsstrafe von mindestens einem Jahr geahndet werden. - Diese Belehrung erfolgt nicht aus Mißtrauen Ihnen gegenüber, sondern weil ich hierzu gesetzlich verpflichtet bin.

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

Wibel: Mein Name ist Carsten-Söhnke Wibel. Ich bin geboren am 10.2.1961 in Wil-

helmshaven. Mein Beruf: Ich bin Diplomingenieur für Schiffsbetriebstechnik. Ich bin wohnhaft in Buchholz in der Nordheide, Almastraße 46.

Vorsitzender: Danke. Wir haben ein kleines Höflichkeitsproblem: Haben Sie am 1. oder am 7.2. Geburtstag?

Wibel: 10.2.

Vorsitzender: Danke schön. Das kam bei mir falsch an. - So, Herr Wibel, dann bitte ich Sie darum, gemäß der Ladung Ihre Aussagen hier vorzutragen.

Wibel: Ja, meine Damen, meine Herren, ich bin vor wenigen Tagen gebeten worden, hier bei Ihnen zu erscheinen, um über die Frage „technische Voraussetzungen zur Herstellung einer Schleppverbindung“ Auskunft zu geben. Ich würde vorschlagen, wenn es Ihnen recht ist, daß ich kurz an Hand von Folien und anderem Material, was ich zusammengestellt habe, Ihnen die technischen Voraussetzungen erläutere, um dann auf entsprechende Detailfragen einzugehen.

Vorsitzender: Gerne. Dann machen wir es so. - Wir haben hier vorne einen Overhead-Projektor.

Wibel: Ich hoffe, daß ich Sie mit meinen Ausführungen nicht zu sehr ermüde, wenn ich erst einmal, um eine gemeinsame Basis zu schaffen, ganz einfache Sachen erläutere - ich gehe erst einmal davon aus; bitte korrigieren Sie mich, wenn soviel Fachwissen vorhanden ist, daß ich mir das Ganze schenken soll -, weil ich das so verstanden habe, daß Sie ja gerade die Aufarbeitung von Sachfragen heute vorangestellt haben. Ich habe meine Aufgabe so für mich, mangels anderer Information, so definiert, daß es meine Aufgabe ist, Sie auf den Stand zu bringen, nach Möglichkeit, damit Sie die richtigen Fragen dann nachher an die tatsächlich vor Ort Beteiligten stellen können.

Wir haben verschiedene Bestandteile von Schleppgeschirr: der oft zitierte Schlepp-

draht, der ja vom Schlepper, vom Hilfsfahrzeug, angeboten wird. Dann haben wir die Möglichkeit einer Kette und die Möglichkeit eines „Insurance wire“. - Wenn Sie mich noch einmal eben zurückgehen lassen, weil ich das Wichtigste vergessen habe. Ich habe mir nämlich auch ein paar Stichworte gemacht, und daran wollte ich mich eigentlich längshangeln.

Um kurz auch auf meine Person und mein Unternehmen einzugehen, das ich heute repräsentieren darf. Wir beschäftigen uns als GAUSS, Gesellschaft für Angewandten Umweltschutz und Sicherheit im Seeverkehr, seit der Gründung - die war erst vor wenigen Monaten, Jahren - mit der Frage „Wie sicher ist die Deutsche Bucht?“. Wir haben uns letztes Jahr auf unserer Fachtagung zu diesem Thema, im Januar 98, mit der Frage „Wie sicher ist die Deutsche Bucht?“ sehr ausgiebig beschäftigt. Ich persönlich beschäftige mich seit 1992 mit der Thematik. Ausgangspunkt war für mich die Havarie der „Hudson Bay 1“ vor Helgoland. Vielleicht erinnern Sie sich noch an die beeindruckenden Bilder, wie die „Hudson Bay 1“ 800 m vor Helgoland zum Stehen gebracht wurde durch etwas, was man nur glückliche Fügung nennen kann. Ich war zu dem Zeitpunkt als zweiter Meister, als zweiter technischer Offizier auf dem Bergungsschlepper „Hermes“.

Wenn die Aufgabe des Untersuchungsausschusses ist, die mir gestellt worden ist, technisches Handwerkszeug Ihnen zu geben, um später zielgerichtet fragen zu können, müssen wir uns erst einmal darüber unterhalten: Was brauche ich eigentlich zur Herstellung einer Schleppverbindung? Die Herstellung einer Schleppverbindung ist ja auf viele Arten und Weisen möglich. Nicht zuletzt hat ja auch die Untersuchung des Übungsberichtes - - Oder andersrum: Im Übungsbericht der Übung von der „Mellum“ von 1994, wo eine Tankerübung durchgeführt wurde, steht explizit drin, daß die Auswahl der richtigen, der geeigneten Schleppverbindung eine Frage der Erfahrung

ist und daß nur eine Vielzahl von Erfahrungen, die man selbst gemacht hat oder im Kollegenkreis gemacht worden sind, überhaupt jemanden dazu in die Lage versetzt, entsprechend eine solche Schleppverbindung herzustellen.

Erfahrene Besatzung trifft Vorbereitung für den Wenn-Fall. Sie überlegt sich: Welches Geschirr gebe ich an Bord?, bereitet entsprechendes Geschirr - auf die Frage „Was ist das überhaupt?“ kommen wir nachher noch vor. Sie machen sich Gedanken über das Werkzeug, das sie mitnehmen sollen. Nicht umsonst sagt man ja, daß man als Seemann möglichst nicht wie ein Friseur irgendwo hinkommt, nur mit einem Kamm in der Tasche, sondern möglichst auch das richtige Werkzeug dabei hat, um für alle Eventualitäten vorbereitet zu sein.

Der leichteste Weg zur Herstellung einer Schleppverbindung, wobei ich darum bitten möchte, wenn wir von Schleppen reden, daß wir immer auch Schleppen meinen, und nicht aufdröseln in Notschleppen und Unter normalen-Bedingungen-Schleppen - - Wir gehen hier nur davon aus: Es geht darum, einen Havaristen zu schleppen. Genau wie, wie der Kollege Meyer so nett sagte, die Feuerwehr den Ausdruck Notlöschen nicht kennt, kennt man in der Bergungsschiffahrt den Ausdruck Notschleppen halt auch nicht. Entweder man schleppt, oder man schleppt nicht. - Der leichteste Weg ist das Herstellen einer Schleppverbindung auf einem Notschleppgeschirr; bei Tankern über 20 000 t ist ein solches Geschirr vorgeschrieben. Das ist als relativ leicht zu bezeichnen, wie Sie zum Beispiel auch im Spätsommer 98 bei der Übung mit den Mehrzweckschiffen und der „Oceanic“ in der Deutschen Bucht feststellen konnten.

Der schwerste Weg ist, wenn Sie ein sogenanntes totes Schiff haben: keine Energie, keine Kraft auf den Winden, möglichst auch noch ohne Besatzung, weil Sie einmal Leute an Bord geben müssen, damit Sie überhaupt da oben eine Hand haben, und das zweite

Problem ist, daß Sie das Geschirr rundhieven müssen, wie der Ausdruck lautet. Erleichtert wird das Ganze, wenn sich bereits an Bord ein solcher Schleppdraht befindet.

Wir haben verschiedene Bestandteile des Schleppgeschirrs: einmal der eben schon angesprochene Schleppdraht, den das Fahrzeug hochgibt, rübergibt, an dem das Schleppgeschirr befestigt wird. Dann gibt es die Möglichkeit, zum Beispiel eine Kette zu verwenden, dann der oft genannte Schleppdraht, der Seeschlepper, der sogenannte „Insurance wire“, den manche Schiffe an Bord haben. Er ist nicht vorgeschrieben. Er wird heutzutage aus Kostengründen meist auch nicht mehr an Bord vorrätig gehalten. Dann die Möglichkeit: ein Draht an sich, den man vielleicht selbst, mit bordeigenen Mitteln, an Bord schafft, auf den Havaristen rübergibt, oder halt eine Leine.

Aus dem, was Sie dort an Bord haben oder an Bord bringen, stellen Sie dann halt Ihr Schleppgeschirr zusammen. Sie haben also immer den Schleppdraht. Darauf befestigen Sie dann das entsprechende Geschirr wie zum Beispiel ein Stück Kette, den „Insurance wire“, einen selbst rübergegebenen Draht oder eine Leine, wobei man hier zwischen natürlich auch noch verschiedene Formen von Leinen und Drähten haben kann. Es gibt heutzutage dank der modernen Technik ja bereits Leinen, die wie ein Stahldraht sich verhalten, dieselbe Bruchfestigkeit haben und ähnliches, aber den Vorteil: Sie sind erheblich leichter, erheblich liniger. - Daraus stellen Sie sich das Ganze zusammen.

Dann haben Sie natürlich - ich hoffe, es ist nicht zu rudimentär das Ganze - verschiedene Arten von Drähten und Augen. Sie haben einmal die Möglichkeit, daß diese Verbindung - - Sie müssen an irgend etwas festmachen; Sie können ja nicht einfach einen Knoten machen. Sie können einmal so eine gegossene Glocke haben. Sie können hier eine Preßverbindung haben. Sie können aber auch - und das wäre sehr ungewöhnlich - einen Spleiß haben. Meistens ist es so, daß

man aus Festigkeitsgründen ab einer gewissen Leistung, die auf diesen Draht kommen soll, eine Glocke gießt aus Metall oder aus speziellem Kunststoffmaterial. Also, eine Sache haben wir schon einmal, nämlich die eigentliche Schleppverbindung.

Dann brauchen wir, um eine entsprechende Schleppverbindung herzustellen, wenn ich ein „totes“ Schiff habe, wie am Beispiel „Pallas“, eine Winde. Ich habe jetzt extra als Beispiel eine Ankerwinde hier draufkopierte, wo Sie also einen Spillkopf haben, über den Sie einen oder mehrere Turns drübermachen und dann entsprechend die Leine durchhieven können. Die andere Möglichkeit zu ziehen - mit Manneskraft ist da nicht viel zu machen, weil es sich ja schließlich um Gewichte handelt von mehreren hundert Kilo bis über mehrere Tonnen hinaus - ist die Möglichkeit eines Ankerspills. Dann würden Sie so etwa die Leine ansetzen, haben da aber ein ganz großes Problem, nämlich: Sie müssen die Leine auch hier unten führen. In dem Augenblick, wo die Leine hier zu hoch kommt, springt Ihnen die Leine vom Spillkopf runter. - Die meisten nicken. Ich denke mal, dann können wir weitergehen.

Jetzt haben Sie also an Bord eine Winde, auf dem Fahrzeug - ich sage mal ganz einfach: auf dem Schlepper -, mit der Sie das Geschirr rüberhieven können. Und an Bord des Havaristen haben Sie eine große Schwachstelle, nämlich Sie haben die Klüse - das ist diese Öffnung, einmal als Draufsicht, einmal als Schnitt -, die Öffnung, durch die Sie Ihren Draht durchziehen müssen. Sie können aber auch Klüsen haben, die mit Rollen versehen sind, wo es etwas einfacher ist auf Grund der geringeren Reibung, das Ganze durchzuziehen.

Wenn wir uns die „Pallas“ begucken, sehen wir hier genau diese beiden Dinge: Wir haben hier vorne einmal eine Klüse. Ist das für alle einigermaßen zu erkennen? Hier oben haben wir Rollen, eine sogenannte Lippe, wo die Rollen drin sind, wo Leinen durchgeführt werden können. Und hier hinten haben wir

auf jeder Seite eine Rollenklüse. - Ich habe diese Folien auch zum Protokoll dazugegeben, so daß Sie sich die auch im nachhinein besehen können.

Üblicherweise haben Sie hier das Ankerspill mit den beiden Spillköpfen. Sie haben hier Rollen, über die die Leine geführt wird, um zum Beispiel hier die Leine durchzuholen. Und Sie können diese Leine natürlich auch hier vorne über die Lippen oder ähnliches holen. Diese Rolle, die sogenannte Königsrolle - deswegen, weil sie auf einem Podest sitzt -, ist diejenige - das können Sie auf Fotos der „Pallas“ sehr gut sehen -, welche nachher bei dem Versuch, die „Neuwerk“ mit ihrem Schleppgeschirr festzumachen, umgerissen wurde.

(Abg. Benker: Waren die - -)

- Fragen Sie ruhig nach!

(Abg. Benker: Waren die Zugverhältnisse so wie angegeben?)

Vorsitzender: Nachher. Gefragt wird anschließend.

Wibel: Gefragt wird anschließend?

(Abg. Dr. von Hielmcrone: Wir haben hier eine strenge Ordnung!)

- Gut, seien Sie mir nicht böse, wenn ich das nicht so genau weiß.

Vorsitzender: Wir lernen alle.

Wibel: Das ist gut. - Ich habe aus dem, was wir hier haben, eine kurze Übersicht gemacht, damit wir uns nachher daran längseln können, einfach mal zum Zeigen: der Bug des Havaristen mit seiner Winde; hier das sollen Rollen andeuten, hier vorne die Klüse und hier noch mal auf jeder Seite eine Klüse - und hier halt der Schlepper beziehungsweise das Netzwerkschiff mit seiner Winde, wo ich dann die Möglichkeit habe nachher, das Ganze an Hand von Folien und ähnlichem mehr vorzuführen, falls Sie dann noch genaue Nachfragen haben.

Dann haben wir hier noch eine kurze Seitenansicht der „Pallas“. Hier vorne befindet sich das Kabelgatt, in dem nachher auch der Seeschleppdraht der „Pallas“ gefunden wurde. - Und die Frage, die sich einfach in so einem Zusammenhang stellt, ist: Wie mache ich hier vorne überhaupt fest? Die Frage ist: Wie soll ich überhaupt festmachen, was für eine Art von Draht gebe ich vom Schlepper rüber?, wobei natürlich zuerst die Frage auftaucht: Warum wurde eigentlich dieser Seeschleppdraht relativ spät gefunden? Warum hat man nicht diesen Seeschleppdraht bereits am 26. versucht aus dem Kabelgatt rauszuholen und rauszustecken? Ich sagte vorhin schon: Wenn man den schwersten Weg nimmt, weil es nicht anders möglich ist, dann versucht man sich natürlich zu erleichtern. Und es ist erheblich einfacher, einen solchen Draht von oben durchzustecken, als ihn mit der Winde des Schleppers selbst rundzuziehen. Die Frage ist: Wurde nach diesem Seeschlepper überhaupt nicht gesucht? Oder anders: Wurde er dann, wenn nach ihm gesucht wurde, überhaupt gefunden? Die Frage ist also: Wie sah der Draht aus, der jetzt hier wohl durch diese Klüse durchgeholt werden konnte?

Der Weg - so stelle ich mir das vor; ich denke, es ist Ihre Aufgabe, dann auch bei den an Bord Befindlichen nachzufragen - wäre gewesen, die Leine, die dünne Leine, die an dem Schleppdraht befestigt ist, hier durchzuholen, dann nach Möglichkeit dicht an dem Poller vorbei, um den nachher irgendwie befestigen zu können, hier über den Königsroller, hier wieder rüber über diesen Königsroller und dann entweder über die Lippe oder durch die Klüse vorne wieder raus zum Schlepper. Oder anders herum: Auch ein gangbarer Weg wäre, hier hinten um den Poller rum und dann hier wieder zurück beziehungsweise hier aus der Klüse raus.

Warum so kompliziert - über Bande, sage ich mal -, über beide Rollen? Aus dem einfachen Grunde: In dem Augenblick, wo Sie um 180 Grad eine Umlenkung haben, kommen

so starke Kräfte auf diese Rolle, daß die Rolle eventuell rausgebrochen wird. Nach dem Bild, das ich in der „Lloyds List“ vom Februar gesehen habe, Ausgabe Februar, ist diese Königsrolle vorne auf der „Pallas“ umgeknickt. Deshalb die Frage an diejenigen, die vor Ort gewesen sind: Wie habt ihr die Leinenführung gemacht?

Die Frage ist: Welche Kräfte traten auf, die dazu führten, daß diese Königsrolle hier rausgebrochen ist und dann nachher dazu führte, daß auch „Neuwerk“ havariert ist - zumindest eine Schraube war unklar -? Die Frage ist: Warum traten diese Kräfte auf? Klemmte hier vorne der eigentliche Schleppdraht, der rübergeholt werden sollte, an der Klüse? Und wenn er dort klemmte: Hatte man das richtige Werkzeug dabei, um diesen Draht entsprechend überzuholen?

Man muß sich das so vorstellen: Wenn Sie hier Ihren Schleppdraht haben - ich male ihn ganz bewußt ein bißchen dicker; hier soll die Verbindung sein, die Quetsch- oder Gußverbindung -, dann ziehen Sie hier mit der Leine durch, und hier ist das Problem. Wenn Sie also eine solche Situation haben, dann gibt es zwei Möglichkeiten, die zwar ein bißchen, gerade bei diesen Wetterbedingungen, etwas von Artisten an sich haben, aber das ist eigentlich das Normalste der Welt für jemanden, dessen tägliches Geschäft das ist: hier vorne entweder mit einer Brechstange, so sie denn vorhanden ist, zu versuchen, den kleinen Schmatz, das kleine Stückchen, den Draht wegzubekommen, oder indem ein entsprechender Kettenzug oder ähnliches angeschlagen wird, dieses Auge ein bißchen freizuhieven, so daß gerade der Schwupp kommt, damit der Draht durch die Klüse gerät. - Das ist nach meinen Kenntnissen die einzige Möglichkeit oder einer der Gründe, warum überhaupt dieser Königsroller rausgerissen werden konnte.

Die andere Frage ist: Wenn dieser Draht nicht so ausgesehen hat, wie hat er dann ausgesehen? Es gibt nämlich einen sogenannten dirty trick, der so aussieht: Wenn Sie

sich so den Draht vorstellen, dann ist der ja wie eine Leine - vier, fünf, sechs Kardeele - gearbeitet. Jetzt machen Sie mit zwei oder drei Kardeelen, indem Sie die anderen zwei oder drei hier abschneiden, ein sogenanntes flämisches Auge - ohne daß ich da jetzt allzulange drauf eingehen möchte. Dadurch daß Sie nur dieses kleine Stückchen haben, haben Sie hier keinen Knubbel - ich nenne das mal einfach so -, der haken kann. Mit diesem flämisches Auge bekommen Sie das Ganze relativ gut über die Klüse hinweg. - Auf so etwas muß man vorbereitet sein, und dafür muß man natürlich das richtige Werkzeug, das richtige Geschirr an Bord haben. Ist die Frage: War dieses Geschirr an Bord vorhanden? Wenn ja: Warum wurde es genutzt? Und wenn nein: Warum nicht?

Dazu kommt noch, daß jemand, der in diesem Bereich arbeitet, in dem Augenblick, wo er sich an Bord eines Havaristen begibt, dort an Bord guckt: Was habe ich eigentlich alles zur Verfügung? Nicht umsonst nimmt man Werkzeug mit, um zum Beispiel auch durch eine Tür durchzukommen oder um mal ein Schloß wegzuschlagen oder was auch immer, weil: Es befindet sich hier vorne unter der Back das Kabelgatt, und das kann eine - ich denke mal, ich erzähle Ihnen nichts Neues, vor allen Dingen den Herren aus der Fahrt - richtige Goldgrube sein, wenn Sie Werkzeug und ähnliches suchen. Das heißt also: Hat man dort geguckt, um zum Beispiel solches Werkzeug, wenn man es nicht gleich selbst mitgebracht hat, entsprechend hier vorzufinden?

Dieter Funk, der erste Steuermann von der „Oceanic“ hat ja anscheinend, als er gerade an Bord war, genau das gemacht und hier unten, in diesem Store, in diesem Kabelgatt diesen Draht gefunden. Da ist natürlich auch die Frage: Welche Erfahrung haben die Leute mit dem Herstellen einer solchen Schleppverbindung? Kennen sie die Möglichkeit, die -, oder wissen sie, daß man manchmal so etwas machen muß und kann? Kennen sie die Erfordernisse, die ja ganz anders sind als zum Beispiel im Hafen, wenn

sie irgendwo festmachen müssen, oder nicht? Das konkrete Beispiel hatten wir wenige Stunden vorher bei der „Ruby XL“, wo ja, gerade weil die Besatzung so unerfahren gewesen ist, das gesamte Geschirr, das gerade versucht werden sollte hochzuziehen, auf einmal dem Schlepper wieder entgegenkam. Nur dadurch, daß sich der Schlepper mit dem Heck vorne gegen den Bug drückte und dadurch das Geschirr auf das Achterschiff rauffiel, konnte überhaupt verhindert werden, daß das Schiff selbst, also der Schlepper selbst, sich in Gefahr begab.

Wenn Sie die Leine durchholen, haben Sie natürlich das gerade eben schon angesprochene Problem mit dem Spillkopf. Wenn Sie also ein Ankerspill haben, dann können Sie nur bis zu einem bestimmten Winkel überhaupt holen; sonst springt Ihnen die Leine vom Spill. Wenn Sie eine Winde haben, dann können Sie also bis in die Horizontale hieven.

Nachdem also der Versuch des Herstellens einer Schleppverbindung zwischen „Neuwerk“ und „Pallas“ schiefgegangen ist, wurde versucht, mit Hilfe von einer Polypropylene eine Schleppverbindung herzustellen - Polypropylene deswegen, weil man die natürlich noch von Hand hochholen kann. Die Frage ist - die kann ich Ihnen nicht beantworten -: Warum konnte die „Mellum“ nicht das Geschirr rundhieven? War es nicht möglich, war das Wetter inzwischen so schlecht? Oder waren die technischen Voraussetzungen nicht gegeben, wie zum Beispiel Frage der Spillköpfe und ähnliches mehr. Andersrum kann man natürlich sagen: Wenn wir hier die Rolle nicht mehr haben, dann haben wir ein Problem. Aber es wäre die Möglichkeit gewesen, genauso diese Umlenkung hier über diesen Poller zu machen, dann hier hinten rum und dann wieder so rum. Insofern, denke ich mal, sollte da auch Augenmerk drauf liegen.

Das waren kurz meine Erläuterungen zur Frage „technische Voraussetzungen zur Herstellung einer Schleppverbindung“. Ich den-

ke mal, das ist ein Einstieg. Ich stehe natürlich jetzt für Fragen zur Verfügung.

Vorsitzender: Gut, Herr Wibel. Dann nehmen Sie doch vorne wieder Platz. Wir bekommen etwas Licht.

Dann wollen wir gemäß dem, was in der Ladung ausgedruckt wurde - ich zitiere noch mal -, „ob und welche Fehler dazu geführt haben, daß die Versuche, die „Pallas“ zu bergen, scheiterten, gehört werden“ - - Insbesondere über die technischen Voraussetzungen haben wir eben gesprochen. Das ist also jetzt der zweite Teil. Ich frage also die anwesenden Ausschußmitglieder, wer hierzu Fragen hat. Wollen Sie anfangen, Herr von Hielmcrone? - Nein. Herr Schlie? - Herr Hentschel.

Abg. Hentschel: Sind Ihnen die verschiedenen Schiffe, die im Einsatz waren, bekannt?

Wibel: Ja. - Wenn Sie auf „Mellum“, „Neuwerk“, „Oceanic“ abheben: Jawohl, ja.

Abg. Hentschel: Ist für das, was Sie hier geschildert haben, entscheidend allein die technische Ausstattung oder auch das Know-how, das an Bord herrscht?

Wibel: Ich würde sagen: beides, weil wenn Sie das Know-how haben, aber nicht das Gerät, dann können Sie es auch nicht anwenden. - Soweit ich weiß, ist es so, daß bei der „Mellum“ ein solches Ankerspill sich befindet und nicht eine Winde wie die, die ich vorhin angesprochen habe.

Abg. Hentschel: Wissen Sie etwas über die konkreten Abläufe, wie das Abschleppen stattgefunden hat und warum es in mehreren Fällen nicht gelungen ist?

Wibel: Nur von Dritten.

Abg. Hentschel: Können Sie darüber etwas berichten?

Wibel: Soweit mir bekannt ist, wie ich von Dritten gesagt bekommen habe, hat man beim Herstellen einer Schleppverbindung

zwischen „Neuwerk“ und „Pallas“ nicht den Draht hochbekommen können. Beim Hieven sind dann solche Kräfte aufgetreten, daß der Königsroller aus dem Deck gerissen wurde.

Abg. Hentschel: Das war aber, als die Drahtverbindung hergestellt wurde.

Wibel: Als die Drahtverbindung das erste Mal hergestellt werden sollte, ja.

Abg. Hentschel: Aber vorher waren noch zwei Nylonverbindungen oder Propylenverbindungen?

Wibel: Nein, wir meinen im Augenblick - ich hoffe, ich habe die Chronologie richtig im Kopf - am 26. in den Nachmittagsstunden beziehungsweise in den Abendstunden.

Abg. Hentschel: Ja.

Wibel: Es gab ja nach meinem Wissen zwei Versuche - ich nenne es mal so -, eine Schleppverbindung herzustellen. Das eine war der Versuch „Neuwerk“ und dann „Mellum“, die ja dazu geführt haben, daß zwischen „Mellum“ und „Pallas“ eine Schleppverbindung hergestellt wurde, wo das schwächste Glied diese Polypropylenleine gewesen ist, die ja doppelt geschoren wurde, um zumindest zweimal die Leine hin und her zu führen, weil klar ist, daß so eine Leinenverbindung nicht lange hält. Also, Sie dürfen mich natürlich nicht auf eine Viertelstunde festnageln. Aber die Herstellung einer Schleppverbindung, vor allen Dingen bei dem Wetter, mit Hilfe von Polypropylen ist doch sehr kritisch. - Es gibt bestimmt bessere Arten und Weisen, insbesondere dann, wenn man das entsprechende Gerät und das entsprechende Know-how vor Ort hat.

Abg. Hentschel: Ist es denkbar, daß angesichts des Seeganges und der Voraussetzung auf der „Pallas“ es nicht möglich war, eine andere Schleppverbindung herzustellen?

Wibel: Das kann ich mir nicht vorstellen. Wenn man es vorher versucht hat mit der „Neuwerk“ und damit, fast vorm Ziel, es nicht geklappt hat, dann kann ich mir nicht

vorstellen, daß es kurze Zeit später nicht möglich gewesen ist.

Abg. Hentschel: Ist es so, daß Sie davon ausgehen, daß die „Oceanic“ auf Grund ihrer anderen Erfahrungen oder anderen technischen Ausstattung leichter in der Lage wäre, eine Schleppverbindung herzustellen?

Wibel: Leichter auf keinen Fall, weil es immer eine schwere Aufgabe ist. Aber ich denke mal, sie wäre auf jeden Fall in der Lage gewesen, insbesondere vor dem Hintergrund der Berichte des nächsten Tages, wo ja dann, als die „Pallas“ bereits vor Anker lag, man versucht hat, auf diese Art und Weise, nämlich: „Oceanic“ hievt das Geschirr der „Mellum“ rund, was auch richtig ist - - Man muß sich vor Augen halten, daß - - Wenn ich noch einmal nach vorne gehen darf, um das an der Folie zu zeigen.

Vorsitzender: Bitte.

Wibel: Nach meinem Wissen war es so, daß die „Pallas“ - ich denke mal, es ist im Augenblick egal, auf welcher Seite die Kette rausging - vor Anker lag, und ein Fahrzeug, nämlich die „Mellum“, sollte mit dem Heck rangehen, das andere Fahrzeug, die „Oceanic“, sollte auch mit dem Heck rangehen. Jetzt sollte das Geschirr von der „Mellum“ mit Hilfe der Winden der „Oceanic“ rundgehievt werden. Um das überhaupt ermöglichen zu können, braucht man hier an Bord Leute. Man hat also fünf Mann abgesetzt, darunter den ersten Nautiker der „Oceanic“, und der hat aber hier im Kabelgatt diesen „Insurance wire“ gefunden.

Jetzt hat man folgendes vorgehabt: Man wollte diesen Draht nehmen, hat ihn dann auch mit viel Mühe rausgezerrt, und wollte den dann rüberbringen, weil es natürlich auch eine Frage der Zeit ist. Also, wenn ich sage „Es ist möglich“, heißt das natürlich nicht, daß sie das mal eben so machen. Das ist ein, ich sage mal, sehr kitzeliges Spiel, wo es eben auch um Knochen geht. Man versucht natürlich, die Zeit, wenn hier vorne auch noch die Kette ist, von dem einen Schiff

und von dem anderen Schiff möglichst kurz zu halten. Diesen Zeitgewinn, den man hat, indem man einfach nur den Draht rausgibt, hat man versucht zu nutzen und hat dann diesen „Insurance wire“ rausgegeben, dort mit einem Schäkel den eigentlichen Schleppdraht drauf befestigt, hat dann 500, 600, 700 - ich hoffe, ich darf das wissen -, nach Aussagen von Herrn Zacher 700 m Draht ausgesteckt, und dann hat die „Mellum“ angefangen zu ziehen. Dann hat man die Kette durchgebrannt, und dann folgte die „Pallas“ zunächst ja auch der „Mellum“, bis zu dem Augenblick, wo also hier das Auge wohl gebrochen ist.

(Abg. Benker: Vom Schleppdraht oder vom Draht?)

Vorsitzender: Herr Kubicki.

Abg. Kubicki: Zwei Fragen, die miteinander vergleichsweise wenig zu tun haben. - Die erste Frage. Bei den Kunststoffleinen waren wir gerade. Sie haben gesagt, nach Ihrer Kenntnis sind die zweimal durchgeführt worden. Würde es nicht Sinn machen - so stelle ich mir das vor; jedenfalls kenne ich das vom Segeln so -, daß, wenn einer eine zu schwache Leine hat, man an die schwächere Leine eine stärkere Leine anbindet und dann die stärkere Leine durchpult als zweimal die schwache Leine?

Wibel: Das ist richtig.

Abg. Kubicki: Können Sie mir sagen, warum das nicht gemacht worden ist, warum also an das Nylonseil, wenn denn die Begründung war: „Nur das kriegt man nach oben“, nicht, einmal durchgeführt, eine Kette oder ein Drahtseil angebunden worden ist, um das Drahtseil dann über die Winde des Schleppers wieder zurückzuholen?

Wibel: Das kann ich Ihnen nicht sagen, warum man das nicht gemacht hat. Es ist für mich auch nicht nachvollziehbar.

Abg. Kubicki: Aber das wäre auch nach Ihrer Sachverständigeneinschätzung eine sinnvolle Maßnahme?

Wibel: Auf jeden Fall. - Wenn ich das noch ergänzen darf: Ich bin der Meinung auf Grund meiner Kenntnisse und auf Grund der Informationen Dritter, daß so etwas auch um 20 Uhr möglich gewesen wäre. Spätestens am nächsten Morgen um 7 Uhr, als Büchsenlicht wieder war, hätte man so etwas machen können. Man hätte ja Leute übergeben können, um dann entsprechend, ich sage einmal, eine feste Verbindung herzustellen.

Abg. Kubicki: Andere Frage. Da Sie ja von der GAUSS sind: Im Januar 1998 fand bei der GAUSS ein Symposium statt über die Frage „Wie sicher ist die Deutsche Bucht, welche Kapazitäten brauchen wir dort?“. Dort hat Kapitän Zahalka nach Unterlagen, die ich heute erst erhalten habe, einen sehr umfangreichen Vortrag darüber gehalten, warum er glaubt, daß bei einer bestimmten Starkwindlage die beiden Schiffe „Neuwerk“ und „Mellum“ nicht in der Lage sein würden, Schleppfunktionen wirksam zu erfüllen. Ist Ihnen das in Erinnerung?

Wibel: Das ist mir sehr wohl bekannt, ja.

Abg. Kubicki: Wie gesagt, wir haben den Vortrag gerade heute bekommen. Deshalb konnte ich mich nicht sinnvoll darauf vorbereiten. Aber es ist Ihnen bekannt. Ist denn auf Grund dieser Aussage, daß bei Starkwindlagen oder Sturmzeiten diese beiden Schiffe konstruktionsbedingt die Aufgaben nur wenig werden erfüllen können, etwas veranlaßt worden nach Ihrer Kenntnis?

Wibel: Nach meinem Kenntnisstand ist von der Konstruktion her - zu dem Zeitpunkt war die „Mellum“ ja schon seit längerer Zeit in Fahrt, und die „Neuwerk“ war nach meinem Kenntnisstand bereits im Bau - nicht mehr groß etwas geändert worden. Ich denke mal, nach meiner Einschätzung ist es auch nicht mehr machbar.

Sie haben ja das Problem - - Wenn ich das hier mal draufwerfen darf; das wäre das Heck der „Neuwerk“, wo Sie hier oben den Schleppdraht hochführen. Auf der Zeichnung sieht das immer ganz toll aus, daß der Draht hier oben längsgeführt wird. Aber das sieht in der Praxis halt ganz anders aus; weil in dem Augenblick, wo der Draht hochzeit zum Havaristen, und zwar gerade, ist er durch. Der Draht selbst wirkt auf Grund seines Eigengewichtes wie ein Puffer. Es ist gewollt, daß der Draht so lang ist, daß er durchhängt, weil er nicht für dynamische Kräfte gebaut worden ist - dafür ist er nicht gedacht -, sondern er soll durch sein Eigengewicht federn, so wie Sie es vom Segeln kennen, wenn Sie da irgendwie ein Gummistopp dazwischenmachen. Dasselbe machen Sie wie bei der Kette vom Anker auch; es hält ja beim Anker nicht der Anker selbst, sondern Anker plus Eigengewicht der Kette.

Und das ist natürlich relativ schwer zu machen in dem Augenblick, wo Ihnen einmal dieser Draht vom Heck runterhängt. Natürlich haben Sie dort Abweiser, so nenne ich sie mal, die dafür sorgen sollen, daß der Draht hier schön rüberhängt. Aber nach meiner Einschätzung ist ein Draht, der irgendwo haken kann, für ein Schiff tödlich. Deswegen ist jedes andere Schiff, das für diese Aufgabe gebaut worden ist, so konstruiert, daß der Draht gar nicht haken kann. Sie haben oben drüber Abweiser, wo also der Draht dann rübergeführt wird.

Insofern denke ich mal, muß man sich fragen: Wie definiere ich das Ganze überhaupt? Ich hatte jetzt gerade am Montag die Sache, daß ich gesagt habe: Man muß den Begriff Notschlepper definieren, weil ich für meinen Teil definiere einen Notschlepper so, daß er auch in der größten Not noch schleppen kann, während andere Notschlepper als ein Fahrzeug bezeichnen, das zur Not auch noch schleppen kann.

(Heiterkeit)

Ich denke mal, das ist das Problem. Das ist, ich will nicht sagen: eine Definitionssache,

aber das ist eine Frage: Wie gehen Sie an die ganze Sache ran?

Abg. Kubicki: Letzte Frage; das ist mehr Sachverständigenfrage - verstehen Sie die bitte nicht als Suggestivfrage -: Wenn mehrere Schiffe vor Ort sind und davon ist ein Schiff ein ausgesuchter Schlepper und Berger, auch konstruktionsmäßig so gebaut, die anderen sind Mehrzweckwaffen, so will ich die einmal nennen, dann wäre nach meiner persönlichen Einschätzung - ist die Frage, ob Sie die teilen - es am sinnvollsten, den, der fürs Schleppen konstruiert und gebaut worden ist, mit dem Schleppvorgang zu betrauen und niemand anderen.

Wibel: Habe ich nichts hinzuzufügen. - Wenn er denn vor Ort ist.

Abg. Kubicki: Wenn er vor Ort ist. - Gut. Keine weiteren Fragen.

Vorsitzender: Frau Spoorendonk.

Abg. Spoorendonk: Ich habe drei Fragen. Sie sagten in Ihrem ersten Vortrag, die Königsrolle sei herausgerissen; das erklärten Sie.

Wibel: Das waren ja die Worte von Herrn Zacher, -

Abg. Spoorendonk: Richtig.

Wibel: - als Dritter, der das so geäußert hat.

Abg. Spoorendonk: Ja. - Meine Frage ist: Hat das etwas mit der Situation zu dem Zeitpunkt zu tun, oder könnte man sich auch fragen, ob die technischen Standards, also Sicherheitsstandards, eigentlich dann jetzt dem Ganzen genügen würden? Ich frage deshalb, weil mir von der dänischen Umweltbehörde gesagt worden ist, daß das Schiff am 21.3.98 in Schweden - wie heißt das? - untersucht worden sei

(Abg. Kubicki: Klassifiziert!)

- ja, so heißt das - wegen Sicherheitsmängeln, aber das einen Monat dann zurückge-

halten wurde, ehe es dann also Genehmigung kriegte, jetzt wieder weiterzuziehen. Also, die Frage ist: Diese Mängel, könnten die etwas mit den Sicherheitsstandards auf der „Pallas“ zu tun haben?

Dann habe ich noch eine ganz andere Frage. Sie sprachen an, wenn ich das richtig verstanden habe, daß die „Oceanic“ das Schleppen vorbereitete. Soll ich das so verstehen, daß die „Oceanic“ nicht selbst geschleppt hat? Und wäre es richtiger gewesen, wenn die „Oceanic“ nicht nur das Schleppen vorbereitete, sondern auch selbst geschleppt hätte?

Und die dritte Frage. Sie sagten, am Montag hatten Sie Gelegenheit zu sagen. In welchem Zusammenhang war das?

Wibel: Wenn ich die letzte Frage zuerst beantworten darf: Es ging darum, daß ich gebeten worden bin, in Vertretung unseres Geschäftsstellenleiters vor der SPD-Bundestagsfraktion zu sprechen, vor den Küstenabgeordneten. Und da haben vor mir Herr Zacher gesprochen von der WSD, vom Wasser- und Schiffsamt in Cuxhaven, Herr Peter Meyer von der Bugsier-Reederei, ich war an dritter Stelle, und an vierter Stelle war Herr Thomas Kohl, Leiter der Abteilung „Wasserstraßen, Eisenbahnen“ im Bundesministerium für Verkehr. Es ging darum, daß wir sachlich, fachlich versucht haben, die Hintergründe zu erläutern.

Die zweite Frage. Ich würde nicht uneingeschränkt sagen, ich hätte grundsätzlich in dem Falle, den wir gerade eben hatten, nämlich diese Situation: Schiff liegt vor Anker, da ist die Kette - - Da ist es, denke ich mal, nicht unbedingt sinnvoll, mit einem Fahrzeug zu arbeiten, weil Sie müssen dann auf diesem Fahrzeug beide Aufgaben machen: Sie müssen das Geschirr holen und gleichzeitig Ihr eigenes Geschirr fieren und aufpassen, daß Sie nicht in den Bereich der Kette kommen. Insofern ist es schon sehr wohl sinnvoll, Teamwork zu machen, nämlich der eine legt sich hier schön hin und paßt auf, daß er hier nicht zu dicht an die Kette kommt, und der

andere legt sich gut frei von der Kette und holt damit das Geschirr von dem anderen rüber. Insofern, denke ich mal, kann man nicht von vorneherein sagen: Man hätte, wenn, dann. Sondern so, wie die Absprache vor Ort getroffen ist, denke ich mal, ist es eine sehr sinnvolle Art und Weise.

Die Frage - wenn ich das chronologisch aufarbeiten darf -, „Diese Königsrolle, lag es daran, daß die Sicherheitsstandards in der Seeschifffahrt oder der Klassifikationsgesellschaften nicht ausreichend sind?“, denke ich mal, kann man nicht so beantworten, weil auf diese Rolle ohnehin immer wieder Kräfte kommen; denn über diese Rolle werden zum Beispiel hier die Leinen geführt beim Festmachen, beim Losmachen und ähnlichem mehr. Also, hier kommen schon gute Kräfte drauf. Ich denke mal: wo hohe Kräfte sinnlos walten - irgendwann kommen Sie an den Punkt, wo auch der schönste und neueste und beste und überdimensionierteste Königsroller nicht mehr hält und auch die Königsrolle nicht mehr hält.

Ist die Frage: Wie kommen diese hohen Kräfte zustande? Es gibt, wie ich ja vorhin ausgeführt habe, Möglichkeiten, das zu mildern. Das war das, was ich vorhin meinte mit „für so etwas vorbereitet zu sein“, eben indem ich nicht nur den Kamm in der Tasche habe, sondern das richtige Werkzeug auf dem Rücken. Nur dadurch bin ich auf Grund meiner Kenntnisse, auf Grund meiner Erfahrungen, auf Grund meines Werkzeugs, auf Grund meines Geschirrs in der Lage, eine solche Sache abzuwickeln.

Vorsitzender: Danke schön. - Herr Schlie.

Abg. Schlie: Herr Wibel, noch einmal jetzt aus Ihrer Sachverständigensicht eine Bewertung zum Einsatz der unterschiedlichen Schiffe. Vorhin ist ja schon einmal vom Kollegen Kubicki zitiert worden, daß Ihnen dann ja auch die bekannte Stellungnahme des Kapitäns Zahalka, der ja deutlich macht die Einsatzbegrenztheit von „Neuwerk“ und „Mellum“ und etwas sagt zur „Oceanic“. Jetzt ging es mir noch einmal um die Frage-

stellung, die Sie als Sachverständiger vielleicht dann beantworten können: Wäre es völlig gleich gewesen, ob jetzt „Neuwerk“ oder „Mellum“ eben die Schleppverbindung herstellt und „Oceanic“ Hilfe leistet, oder wäre es umgekehrt besser gewesen: „Oceanic“ versucht, Schleppverbindung herzustellen, und die anderen leisten Hilfe?

Wibel: Zu sagen aus dem hohlen Bauch heraus, das eine wäre besser als das andere, denke ich mal, hat nichts damit zu tun, daß Herr Zahalka gesagt hat: Die beiden sind auf Grund ihrer Konstruktion bemängelt. Sie können sehr wohl eine solche Havarie in dem Augenblick abdecken; davon gehe ich aus. Ich denke mal, die Entscheidung vor Ort, nämlich gemeinsam als Team versucht man, das zu bewältigen, ist die richtige gewesen. Da möchte ich und da kann ich mich nicht einmischen.

Nur die Frage ist, ich denke mal, das ist aus meiner Sicht der Casus knacksus: 98, 97, 96, 95, 94, 93, 92 - immer wieder wurde darauf hingewiesen: Leute, es geht so nicht! Es wurden Gutachten erstellt. Ich erinnere an das ERNO-Gutachten, wo ja bereits entsprechend darauf hingewiesen wurde, daß solche Kapazitäten bereitzustellen sind, nach Möglichkeit. Dieses ERNO-Gutachten ist in einem eingeschobenen Nebensatz in das Gesamtkonzept „Verkehrs- und Sicherheitssystem Deutsche Bucht“ eingeflossen. Es gab dann das sogenannte HSVA-Gutachten, wo es um die technischen Erfordernisse an Not-schleppkapazitäten der Deutschen Bucht ging, wo man ja explizit gesagt hat: Diese Schleppleistung von, ich meine, 165 t sollte nach Möglichkeit von einem Schiff bereitgestellt werden, wo man auch mal gesagt hat: Wir reden von Schleppern. Und, wie gesagt, ein Schlepper ist etwas anderes als ein Mehrzweckschiff. Ein Mehrzweckschiff kann auch Schlepper sein, aber dann muß es bestimmte Kriterien erfüllen, und schiffbaulich gibt es da andere Ansprüche als „flachgehend“ und „den Ruhepunkt möglichst hoch und möglichst weit hinten“.

Es gibt dazu ja auch entsprechende erläuternde Stellungnahmen, wobei ich mich fragen muß: Wenn in dieser erläuternden Stellungnahme, die dann nachher für das Verkehrsministerium die Möglichkeit gewesen ist, zu sagen: Wir können es sehr wohl mit unseren beiden Fahrzeugen - - Drin steht, daß es nur eine Frage ist der Koordination, und diese Koordination wäre überhaupt kein Problem. Wenn man die beiden Schiffe nebeneinander legt, wäre die Koordination überhaupt kein Problem, wenn ein sogenannter Towing-master benannt worden ist. Dieser Towing-master könnte ein Lotse sein; der Lotse wird einen Deubel tun und dort als Towing-master auftreten. Dieser Towing-master könnte der Kapitän des Havaristen sein. Ich bitte Sie - - Ich sage einmal folgendes: Wenn Sie oben auf dem Balkon stehen und es brennt, dann sind Sie auch nicht Einsatzleiter bei der Feuerwehr und sagen, wie die ihren Einsatz zu machen haben. Insofern ist für mich die Frage: Sind diese Aussagen überhaupt richtig? Ich für meinen Teil - auf Grund dessen, was wir auch auf unserer Veranstaltung dargestellt haben - sage eindeutig: Diese warnenden Hinweise sind lange Zeit nicht gehört worden. - Habe ich damit Ihre Frage beantwortet?

Abg. Schlie: Ja, ja. Das ist schon in Ordnung so.

Vorsitzender: Bitte.

Abg. Schlie: Ich weiß jetzt nicht, ob ich das vorhin übersehen habe: Gibt es von dieser Veranstaltung eine Gesamtdokumentation?

Wibel: Die können wir Ihnen gerne zusenden beziehungsweise wir können Sie ihnen per Mail schicken.

Abg. Schlie: Das wäre - -

Wibel: Die ganzen Beiträge und ähnliches mehr haben wir als Materialsammlung zusammengestellt, zusammen auch mit einer Chronologie der „Pallas“ und ähnliches mehr.

Abg. Schlie: Dann nur noch eine formale Geschichte! Sie haben hier deutlich gemacht, wo Sie Herrn Zacher getroffen haben. Weil ich noch einmal nachfragen wollte: Sie sagten vorhin: „nach Aussage von Herrn Zacher“.

Wibel: Ich habe Herrn Zacher, wenn ich das erläutern darf, auch zum Beispiel auf den Versammlungen des Nautischen Vereins in Cuxhaven gehört, erlebt. Ich meine, was soll ich zu Hause sitzenbleiben und mich einsperren?

Abg. Schlie: Herr Vorsitzender! Wenn ich nur sagen - -

Vorsitzender: Ja, bitte.

Abg. Schlie: Es geht nicht darum, irgend etwas zu unterstellen. Es muß bloß klar sein, wo Sie wen getroffen haben, um das auch einordnen zu können. Würden Sie uns vielleicht noch mal sagen, mit welchen anderen Beteiligten Sie gesprochen haben und ob Sie auch Kontakt mit Fraktionen aus dem Schleswig-Holsteinischen Landtag hatten?

Wibel: Mit anderen Beteiligten?

Abg. Schlie: „Pallas“! Kapitäne oder Besatzungsmitglieder - -

Wibel: Ich selbst habe im Zusammenhang mit „Pallas“ Kontakte gehabt mit der SPD- und der grünen Bundestagsfraktion. Ich habe im Vorfeld Kontakte gehabt mit der CDU, mit Leuten von der CDU-Bundestagsfraktion. Ich habe in dem Zusammenhang ein Gespräch gehabt gemeinsam mit der ÖTV und der DAG mit Herrn Steenblock, wo es darum ging, was zeigt uns das ganze eigentlich, welche Möglichkeiten gibt es, das ganze in Zukunft zu verhindern, wo es insbesondere darum ging, welche Möglichkeiten der gewerkschaftlichen Einflußnahme sind bis jetzt noch nicht genutzt worden, wo sind Möglichkeiten.

Ich habe Gespräche geführt - oder war bei Gesprächen anwesend bei den Grünen, beim Nautischen Verein - - Ich sage mal so: Sie

hatten mir vorhin das ohne Drohung gesagt, aber das ist so ad hoc das, was mir einfällt.

Abg. Schlie: Danke.

Vorsitzender: Herr Benker!

Abg. Benker: Zunächst einmal: Ich gehe davon aus, daß Ihre Aussagen, wo die Ankerkette und die „Mellum“ unten drunter lagen und der Bug zu sehen war, unter dem Vorbehalt des Seegangs durchaus auch ein bißchen anders ausgesehen haben könnte. So sah es ja sehr leicht aus, daß man da hinten ranstaffelt und dann das Geschirr übernimmt. Ihre Aussagen gelten alle unter dem Vorbehalt des Seegangs?

Wibel: Nee.

Abg. Benker: Sondern generell?

Wibel: Sie fahren, wenn sie einen solchen Fall haben, natürlich möglichst dicht vorne ran.

(Abg. Benker: Möglichst dicht ran, ja!)

Weil, das ist auch eine Aufgabe des ganzen. Wenn wir hier einmal den Seitenriss haben. Sie schützen hier mit Ihrem eigenen Heck die Schraube. Das heißt also, sie haben einmal ein Interesse daran, den Weg möglichst kurz zu halten, um das Gewicht möglichst leicht zu haben, und gleichzeitig dafür zu sorgen, daß in dem Augenblick, wo etwas passiert, das ganze - ich sag mal - Geschleuder Ihnen nicht in die Schraube kommt, wie hier am Beispiel der „Neuwerk“.

Abg. Benker: Aber so nah wie möglich eben?

Wibel: So nah wie möglich! Ich sag mal: Deswegen haben sie hier hinten ja auch das ganze so entsprechend gearbeitet. Sie haben hier hinten eine Wallschiene, die also nicht aus Trompetenblech, sondern so richtig stark gebaut ist. Das Heck muß so manchen heftigen Bums vertragen können. Das ist einfach so.

Abg. Benker: Zweite Frage! Beim Führen des Auges durch die Klüse - haben Sie vorhin gesagt - entstehen die Schwierigkeiten. So, wie Sie das hier anzeigen, lag da praktisch keine Last darauf,

(Abg. Kubicki: Gewicht!)

außer das, was sich praktisch im Geschirr bewegt.

Wibel: Es ist das Gewicht, es ist das Eigengewicht drauf, und ist natürlich auch der Widerstand des Auges drauf.

Abg. Benker: Eben, wenn es nicht läuft.

Dritter Punkt: Die Königsrolle übernimmt ja nicht das alleinige Gewicht, sondern wenn die wegbricht, hätte ich doch noch eine Lastverteilung, wenn ich eine Momentenrechnung mache über die Klüse, über das Spill und über den Poller. Oder trägt die alleine?

Wibel: In dem Augenblick ist mit Reibung nicht mehr viel zu machen, weil in dem Augenblick, wo Ihnen diese Rolle wegbricht, rutscht Ihnen das Geschleuder ja von der Rolle runter und läuft runter - es sei denn, Sie haben das ganze hier noch einmal über eine Extrarolle geschoren. Und - ich sag mal - in dem Augenblick, wo hier das Spill im Weg gewesen wäre, hätte das das ganze so wie ein Rettungsring gehalten. Insofern hätte also das Führen der Hol-Leine zum Rundhieven um das Spill rundrum über die beiden Rollen noch mit eine zusätzliche Sicherheit gehabt.

Abg. Benker: Deswegen noch eine Anschlussfrage, und zwar: Wenn ich kein Spill habe, dann hätte ich unter Umständen auch ein Lukensüll oder -aufbau nehmen können - -

Wibel: Das wäre die Möglichkeit gewesen, hier zum Beispiel, wenn Sie - - Ich hatte vorhin ja gesagt, es gibt verschiedene Arten und Weisen, wie das Auge hinten aussehen kann. Sie brauchen auch gar kein Auge. Dann müssen Sie das ganze eben hier ent-

weder am Spill auf den verschiedenen Pollern oder, was zum Beispiel bei Kleinfahrzeugen gern gemacht wird, die nicht ganz so kräftig gebaut sind: Dann nehmen Sie einfach einen Törn ums Deckhaus drumrum oder, wie hier vorn um die Luke, die Lukenkimmung,, und dann haben Sie es auch richtig schön fest.

Abg. Benker: Gut. Zur zweiten Frage, den Hinweis, den Sie gemacht haben auf das Kabelgat! Das ist ja: Alles, was ich finde, brauche ich nicht mitnehmen; einfache Sache. Aber: Wie sieht es denn aus mit der Prüfung der Leinen? Also, wenn ich eine Leine aus einem fremden Kabelgat nehmen, werde ich ausgesprochen unsicher, wenn es vielleicht seit dem Bau nicht mehr verwendet worden ist.

Wibel: Das steht aber nicht dran. Und es gibt ein „Insurance wire“ mit einem Verfallsdatum.

Abg. Benker: Das heißt also, die Leinen werden nach der Herstellung nicht mehr geprüft, sind nicht prüfpflichtig?

Wibel: Sie sind nicht prüfpflichtig. Man kann sie selbstverständlich prüfen, und natürlich durch persönlichen Augenschein gucken Sie sich das ganze an, und nach Auskunft Dritter war ja dieser „Insurance wire“ in einem sehr guten, gepflegten Zustand, also, gefettet geschmiert und ähnliches mehr.

Abg. Benker: War oder ist die Polypropylen-Leine geschützt?

Wibel: Nach meinem Kenntnisstand nicht.

Abg. Benker: Nicht! - Wie viele Schleppegänge mit Kette sind Ihnen bekannt? - Schleppegänge mit Kette! - Sie hatten ja die Möglichkeiten genannt, Abschleppdraht, „Insurance wire“ und Kette, daß man unter Umständen die Ankerkette verwendet.

Wibel: Daß man die Ankerkette selbst nimmt?

Abg. Benker: Oder was immer Sie an Kette verwenden.

Wibel: Ich will nicht sagen, sind mir persönlich bekannt. Es ist eine ganz übliche Art und Weise. Sie könnten mich genauso fragen: Wie oft verwendet man zum Schreiben einen Bleistift? Wenn Sie einen Bleistift haben, nehmen Sie einen Bleistift. Wenn Sie einen Kugelschreiber haben, nehmen Sie einen Kugelschreiber.

Abg. Benker: Wieviel Einsätze sind Ihnen bekannt? - Sie können ja den Anker nehmen, indem Sie den Schäkkel umschäkeln - -

Wibel: Das ist insofern eine ganz kitzlige Sache, als daß Sie, wenn Sie beide Anker noch drin in der Düse hängen haben, dann müssen Sie einmal die Kette trennen, vorher den Anker abfangen, damit er Ihnen nicht so wegrauscht.

Abg. Benker: Es ging mir nur um die Möglichkeit, weil Sie das mit erwähnt haben.

Wibel: Die Möglichkeit gibt es sehr wohl. Die Möglichkeit besteht auch, in dem Sie eine Kette an Bord geben, in dem Sie sie zum Beispiel unter einen Hubschrauber hängen oder ähnliches mehr.

Abg. Benker: Danke.

Vorsitzender: Danke schön. - Ich habe noch Herrn Hentschel.

Abg. Hentschel: Sie haben berichtet von verschiedenen Veranstaltungen und Gutachten seit 1992, wo darauf hingewiesen worden ist, daß eben die beiden Schiffe problematisch sind in kritischen Situationen, Abschlepp durchzuführen. Sind diese Informationen an das Bundesministerium für Verkehr gegangen?

Wibel: Das waren Gutachten im Auftrage des Bundesministeriums für Verkehr. Ich meine das zitierte ERNO-Gutachten, aber auch das HSVA-Gutachten.

Abg. Hentschel: Kennen Sie in dieser Zeit relevante Gutachten, die das Gegenteil ausgesagt haben?

Wibel: Keine.

Abg. Hentschel: Danke schön.

Wibel: Wenn ich das noch ergänzen darf - - Das einzige, was ich kenne, sind diese erläuternden Hinweise durch den Germanischen Lloyd im Auftrage des Bundesministeriums für Verkehr, die dann dazu geführt haben, daß man gesagt hat: Okay, mit diesem HSVA-Gutachten und dem Begleitschreiben des Germanischen Lloyd können wir es doch machen mit unseren beiden Fahrzeugen.

Vorsitzender: Schönen Dank, Herr Wibel. Ich habe keine weiteren Frager mehr auf meiner Liste, so daß ich mich für den Ausschuß bei Ihnen bedanke für Ihre Auskunft, daß Sie den weiten Weg nach Kiel gemacht haben, und wünsche Ihnen - -

(Abg. Kubicki: Wir nehmen das Angebot gerne an, daß uns die Dokumentation noch übermittelt wird!)

- Davon gehe ich aus, daß diese Dokumentation dem Ausschuß zur Verfügung gestellt wird.

An die weiteren Anwesenden richte ich nur die Information, daß der Ausschuß jetzt unmittelbar intern tagt, so wie es ausgedruckt wurde. Ich bitte deshalb die Zuhörer, den Raum zu verlassen.

Schluß: 16:55 Uhr