

Schleswig-Holsteinischer Landtag

Stenographischer Dienst und Ausschußdienst

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

„Pallas“-Untersuchungsausschuß

31. (16. öffentliche) Sitzung

am Montag, dem 5. Juli 1999, 11:00 Uhr
im Sitzungszimmer 142 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)

Stellv. Vorsitzender

Klaus Schlie (CDU)

Monika Schwalm (CDU)

in Vertretung von Frauke Tengler

Herlich Marie Todsens-Reese (CDU)

Karl-Martin Hentschel (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Wolfgang Kubicki (F.D.P.)

Abg. Anke Spoorendonk (SSW)

Weitere Anwesende

siehe Anlage

Tagesordnung:	Seite
Vernehmung von Auskunftspersonen	
Volker Herrmann ZMK Cuxhaven	5
Rainer Steenblock Umweltminister des Landes Schleswig-Holstein	32
Dr. Doris König Autorin des Gutachtens zu seerechtlichen Fragen Anlaß der Havarie der „Pallas“, Anlage zur „Schwachstellenanalyse aus Anlaß der Havarie der „Pallas“ von Herrn Prof. Dr. Clausen	45

Beginn: 11:20 Uhr

Vorsitzender: Guten Morgen, meine sehr verehrten Damen und Herren! Ich eröffne die 31. - 16. öffentliche - Sitzung des Untersuchungsausschusses. Die Auskunftsperson, Herr Herrmann aus Cuxhaven vom Wasser- und Schiffsamt, ist erschienen. Herr Herrmann hat seinen Rechtsbeistand oder Rechtsanwalt - lassen wir es zunächst mal bei Rechtsbeistand - mitgebracht. Ich würde sagen, die beiden Herren nehmen hier vorne Platz.

Ich frage dann noch mal offiziell, obwohl mir alle Gesichter auf den Zuhörerbanken nun nach einem halben Jahr Ausschußtätigkeit soweit bekannt sind, ob die Auskunftsperson Holtz im Raume ist. - Ich stelle verneinend fest: Das ist nicht der Fall.

Somit können wir mit der heutigen 31. Sitzung beginnen.

Vernehmung der Auskunftsperson Volker Herrmann

Herr Herrmann, 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. Ihre Aussagegenehmigung liegt uns vor.

Bevor Sie sich zu dem Beweisthema äußern, muß ich Sie noch auf folgendes hinweisen: Sie haben vor diesem Untersuchungsausschuß genauso wie vor einem Gericht wahrheitsgemäß auszusagen. Das bedeutet, daß Sie dem Ausschuß alles, was Sie zu diesem Thema wissen, mitzuteilen haben. Sie dürfen nichts hinzufügen, Sie dürfen aber auch nichts weglassen. Das gilt sowohl für Ihre Angaben zur Person als auch Ihre Aussagen zur Sache. Sie können die Aussage verweigern, Herr Herrmann, 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, Herr Herrmann, daß Sie Ihre Aussage vor dem Ausschuß beideln müssen. In diesem Zusammenhang weise ich Sie - das geschieht rein vorsorglich - besonders auf die strafrechtlichen Folgen einer falschen Aussage oder eines Meineides hin. Diese Belehrung 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, uns Ihren vollständigen Namen, Ihr Alter, Ihren Wohnort und Ihren Beruf mitzuteilen. Ich schließe dann zweitens an diese Belehrung an, bevor Sie sich äußern, Herr Herrmann: Den Namen Ihres Rechtsbeistands und die Funktion hätten wir dann auch gerne erfahren. Zunächst, Herr Herrmann, sagen Sie uns Ihren vollständigen Namen, Ihr Alter, Ihren Wohnort und Ihren Beruf. Sie haben das Wort!

Herrmann: Schönen guten Tag, meine Damen und Herren! Meine Name ist Volker Herrmann, geboren am 16. Dezember 1952, wohnhaft in Cuxhaven, von Beruf Nautiker, damit jetzt im 47. Lebensjahr.

Vorsitzender: Können Sie uns „Nautiker“ noch mal definieren?

Herrmann: Ich habe den Beruf von der Pieke auf gelernt als Matrose, bin dann später auf der Seefahrtsschule gewesen und in allen nautischen Funktionen, vom vierten Offizier bis zum Kapitän, gefahren.

Vorsitzender: Danke schön. - Und jetzt den Namen des Herrn, der von Ihnen aus zur Linken sitzt. Sie haben das Wort!

RA Dr. Drumm: Mein Name ist Dr. Julius Drumm, D r u m m, Rechtsanwalt in Hamburg in der Sozietät Dr. Schackow,

Schackow, und Partner, am Ballindamm 11.

Vorsitzender: Danke schön. - Herr Herrmann, der Gegenstand unserer heutigen Einvernahme bezieht sich auf die Vorgänge im Zusammenhang mit dem Tätigwerden sowohl des Küstenwachzentrums Nordsee in Cuxhaven als auch des Zentralen Meldekopfes sowie des Tätigwerdens der Wasser- und Schiffsverwaltung, Wasser- und Schiffsamt Cuxhaven.

Ausgangspunkt war - wir haben Ihnen ja die Niederschriften der öffentlichen Anhörung übermitteln lassen - die Aussage des seinerzeitigen Leiters, Herrn Zacher, der in diesem Ausschuß auf Fragen seinerzeit mitgeteilt hat, daß eine bestimmte Meldung seitens des ZMK nicht aufgenommen wurde, „unterschnitten“ hat Herr Zacher sich geäußert.

Wir haben ferner in öffentlicher Sitzung am 10. Mai zwei Mitarbeiter aus dem Küstenwachzentrum Nordsee, die zum fraglichen Zeitpunkt, nämlich vom 25. auf den 26.10., Dienst hatten - - Es handelte sich um die Herren Lüder und Köhler. Hier haben wir naturgemäß, unserer Neugier und unserem Fragerecht folgend, noch mal das, was Herr Zacher uns dargestellt hat, erneut nachgefragt. Hieraus sind uns dann einige nicht beantwortete Fragen offengeblieben.

Dies war der wesentliche Grund, weshalb wir Sie heute gebeten haben, hier vor dem Ausschuß uns weitere Aufklärung zu verschaffen in diesen Fragen.

Ich schlage Ihnen jetzt vor: Sie können schildern, was Sie im Zusammenhang mit der Havarie der „Pallas“ im Zeitraum 25.10. bis 27.10. an eigenen Wahrnehmungen haben, oder wir treten unverzüglich in die Befragung zu diesen Vorgängen im fraglichen Zeitraum, 25.10., 17:31-Uhr-Meldung, bis 26.10., Meldung 5:05 Uhr, und den anschließenden Vorgängen am 27.10. - Stichwort: Zusammenführung von Aufzeichnun-

gen - ein. Wollen Sie uns erst was darlegen, oder sollen wir gleich fragen?

Herrmann: Den Vorlauf könnte ich darlegen. Dann würde ich bitten, in die Fragestellung zu gehen; denn den gesamten Ablauf, den hat Herr Zacher bereits geschildert. Der gesamte Ablauf wurde auch von den Kapitänen geschildert. Der dürfte soweit bekannt sein.

Vorsitzender: Gut. Dann schildern Sie uns Ihre Wahrnehmung bezüglich des Vorlaufs, und anschließend fragen wir dann. Sie haben das Wort!

Herrmann: Am 25.10. bin ich beteiligt worden in dem Fall „Ruby XL“. Ich bin der Leiter der Verkehrszentrale Cuxhaven. Das Personal ZMK, Seewarndienst, welches im Küstenwachzentrum drinsitzt, aber nicht zum Küstenwachzentrum als solches gehört, untersteht meiner Leitung. Gleichzeitig bin ich Vertreter des Amtsnautikers 361.

Vorsitzender: Darf ich noch mal fragen: Sie sind Stellvertreter seinerzeit auch von Herrn Zacher, des Amtsleiters, gewesen?

Herrmann: Als Leiter des ZMK, ja.

Vorsitzender: Leiter ZMK.

Herrmann: Ja.

Vorsitzender: Und das ist heute auch noch so, -

Herrmann: Das ist heute noch so.

Vorsitzender: - unter Herrn Meyer?

Herrmann: Unter Herrn Meyer.

Vorsitzender: Falls es das Wort „unter“ heute noch gibt in der Hierarchie. Ich bitte um Entschuldigung, das so dargestellt zu haben.

So. Wir können weitermachen.

Herrmann: Bin am 25. in die Angelegenheiten der „Ruby XL“ eingebunden. Die

„Ruby XL“ trieb an der holländischen Küste mit definitiv defekter Maschine. Dort hat Herr Zacher dann in der Nacht die „Oceanic“ hingeschickt. Die „Oceanic“ hat am 25. gegen 10:00 Uhr die „Ruby XL“ auf den Haken genommen. Die „Ruby XL“ ist ein Schiff, 220 m Länge, von der Größe her fünfmal so groß wie die „Pallas“, nur um das mal so vorweg zu sagen.

Sie hatte bereits aber einen Vertrag mit einem anderen Schlepper, entweder „Waker“ oder aber „Alex Gordon“; das ist nicht so klargewesen. Zumindest waren die beiden Schlepper aber nicht vor Ort. Um 10:00 Uhr hat dann der Kapitän das Angebot der „Oceanic“ angenommen, und die „Oceanic“ hat diesen Frachter auf den Haken genommen.

Sie wurde dann von mir in die Deutsche Bucht reinbeordert. Da gab es mehrere Telefonate mit den Versicherern, auch mit den Maklern. Am 26. früh war dann die Entscheidung gefallen, daß das Schiff nach Bützfleth mit der „Oceanic“ eingebracht wird.

Der Fall „Pallas“ ist mir am 26. morgens um 7:23 Uhr erstmalig zu Ohren gekommen. Das heißt, ich bin um 7:00 Uhr zum Dienst gegangen, habe die Schifferbörse in Vertretung des Amtsnautikers gemacht, habe noch ein Telefonat gehabt bezüglich „Ruby XL“ mit dem Makler und war dann in meinem Büro im Gebäude der Verkehrszentrale und bin dann angerufen worden vom ZMK, daß die „Pallas“ in Richtung deutsche Küste treibt, vermutlich gegen Mittag auflaufen wird und brennend ist. Das waren meine ersten Informationen.

Ich bin dann sofort in das Küstenwachzentrum geeilt und habe dort die Sachlage besprochen, da die Positionen zu dem Zeitpunkt auch nicht hundertprozentig klar waren, sie ständig sich änderten - später haben wir dann ja mitbekommen, daß die Maschine noch lief zu dem Zeitpunkt, welches die Positionsveränderungen erklärt -, wir noch nicht sagen konnten, treibt er nun wirklich mittags

schon auf oder nicht - - und haben sofort die Meldung in Dienst gesetzt.

Der weitere Fortlauf ist dann soweit bekannt. Ich bitte dann, in die Fragestellung zu gehen.

Vorsitzender: Ich frage im Ausschuß zunächst, ob zu der Vorlaufdarstellung seitens der Ausschußmitglieder Fragen gewünscht sind. - Herr von Hielmcrone!

Abg. Dr. von Hielmcrone: Herr Herrmann, was hat man Ihnen denn bei Dienstantritt erzählt über den Fall „Pallas“? Können Sie sich daran erinnern?

Herrmann: Man hat mich um 7:23 Uhr angerufen und die Details mitgeteilt, daß das Fahrzeug jetzt dort oben treibt, führerlos ist und dann auf die deutsche Küste zutreibt und der dänische Schlepper, der vor Ort war, abgezogen wurde wegen eines Notfalls, der uns aber nicht bekannt war.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Ich gehe davon aus, daß man Ihnen mitteilt, was in der Nacht geschehen ist, bei Dienstantritt, so eine Art Dienstübergabe. Ist da auch etwas darüber gesprochen worden, daß es vorher Telefonate gegeben hat, nämlich das MRCC Bremen ZMK oder die Küstenwache, das Küstenwachzentrum, um genauer zu sein, angerufen hat in der Nacht?

Herrmann: Ich habe mir die Unterlagen beim ZMK angesehen. Dort hat man mir auch mitgeteilt, daß am Tage zuvor um 17:31 Uhr und 17:36 Uhr Informationen kamen bezüglich der „Pallas“, die erste, 17:31 Uhr, daß das Fahrzeug brennt, und 17:36 Uhr hinterher, der Brand sei unter Kontrolle, Küstenwachzentrum, keine Hilfe benötigt.

Die nächste Eintragung bei uns, beim ZMK war dann 5:05 Uhr, wo mitgeteilt wurde die Position, daß die Besatzung von dänischem Helikopter abgeborgen worden ist, Rettungskreuzer „Minden“ abgezogen wurde, Rettungsschlepper „Nordsjøen“ vor Ort ist

und die Rettungsaktion von Dänemark koordiniert wird.

Das waren die Informationen, die ich bis dahin hatte. Von Telefonaten in der Nacht wußte ich definitiv nichts. Diese Information bezüglich der Telefonate, die Sie ansprachen, 0:27 Uhr in den Raum gestellt, 0:49 Uhr, definitiv jetzt im nachhinein bekannt, habe ich erst am 5. Januar 1999 erfahren, als die Sonderkommission der WSP Husum in Cuxhaven vor Ort war. Das kann ich auch dadurch belegen, indem ich nämlich dann sofort den Standortleiter des BGS angesprochen habe und habe gefragt, ob wir uns nicht noch mal das Band anhören möchten, was da in der Nacht gewesen ist. Das hat er verneint und hat gesagt, die Bänder sind sichergestellt. Die Staatsanwaltschaft hat uns ja aufgefordert beziehungsweise auch die WSP, diese Bänder sicherzustellen. Er wollte dort nicht mehr Reinhören.

Dann hat es ein bißchen Hickhack gegeben. Der BGS meinte aber, er selber müßte Reinhören; denn diese Nummer 390/391, das sind offizielle Nummern der Küstenwache, aber gleichzeitig werden sie von den Behörden BGS und Zoll als Dienstapparat mitbenutzt. Sie selber meinten, sie müßten dann Reinhören.

Gut. Wir haben uns dann rausgehalten. Das Band wurde aufgelegt. Sie haben sich ihr Gespräch 0:49 Uhr angehört - daher sage ich jetzt auch definitiv 0:49 Uhr -, haben darüber eine Aufzeichnung gemacht. Wir waren nicht zugegen. Herr Marx hat mich dann nur über den Inhalt informiert und sagte mir dann wörtlich, es käme dort zu dem Zeitpunkt die Anfrage, ob wir ein Fahrzeug vor Ort hätten. Das war die Information, die ich bis dato hatte. Nachdem ich jetzt die Prozeßakten hatte, habe ich ein klein wenig mehr Informationen.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Wir werden sicherlich noch auf dieses Thema kommen.

Die Frage, die sich mir anschließt, ist dann die: Zwischen 5:05 Uhr und, ja, 7:23 Uhr ist

offenbar nichts passiert. War das, ist das normal, oder hätte dort eigentlich etwas passieren sollen seitens ZMK?

Herrmann: So, wie der Mitarbeiter mir das mitteilte, daß eben dort eine Position genannt wurde, das Schiff verlassen wurde - das ist richtig - und der dänische Rettungsschlepper „Nordsjøen“ vor Ort ist und auch die Definition im Telefon, die Rettungsaktion wird von Dänemark koordiniert - - hat ihn vermutlich dazu bewegt, keine weiteren Tätigkeiten anlaufen zu lassen.

Konkret heißt es auch in dem Spruch dort: Rettungskreuzer „Minden“ wurde abgezogen. Rettungsschlepper „Nordsjøen“ ist vor Ort. - Die Größe, die Kapazität, die Fähigkeiten waren uns leider nicht bekannt. Das Ganze befand sich noch im Zuständigkeitsbereich unseres Nachbarn Dänemark.

Vorsitzender: Danke schön. - Jetzt beginnen wir dann mit der Fragerunde allgemein, nachdem wir Fragen zum Vorlauf zugelassen hatten. - Herr Maurus!

Stellv. Vorsitzender: Herr Herrmann, wie werden die Geschehnisse im Küstenwachzentrum dokumentiert?

Herrmann: Die Geschehnisse laufen im Küstenwachzentrum ein. Die Wege des Einlaufs sind natürlich unterschiedlich. Sie werden entweder auf Kanal 16 mitgehört oder auf Grenzwelle mitgehört, oder aber sie werden von Behördenfahrzeugen, die unterwegs sind, gemeldet, oder sie kommen aus den Verkehrszentralen, wie auch immer. Die Informationen gehen dann rein, werden dort allgemein bekanntgegeben, oder jeder bekommt sie mit. Dann wird dort im Küstenwachzentrum gewertet.

Das Küstenwachzentrum ist ein Koordinierungsverbund, hat keine direkten Aufgaben. Wenn eine Aufgabe als Meldung reingekommen ist und sie wird definiert mit einer folgenden Aufgabe, dann geht sie in die originäre Zuständigkeit der jeweils vertretenen Behörde über.

Das heißt für uns, dieser Fall, ab dem Moment, wo es hieß dort: „Der Schlepper treibt beziehungsweise die ‘Pallas’ treibt auf die deutsche Küste zu; es brennt“, war es eine schiffahrtspolizeiliche Angelegenheit und damit eine Tätigkeit der Wasser- und Schiffsverkehrsverwaltung.

Stellv. Vorsitzender: Herr Herrmann, führen die beteiligten Dienststellen dort eigene Einsatztagebücher, oder gibt es ein zentrales Einsatztagebuch? Wie sieht das denn insgesamt aus?

Herrmann: Der jeweils Aufnehmende führt seine Unterlagen. Wenn der Fall sich dann als etwas kristallisiert, etwas gefestigt hat, bekommt er zwei Nummern. Dadurch, daß so viele Behörden mit eigener originärer Tätigkeit zusammenarbeiten, haben wir ein System eingeführt, daß einmal eine laufende Nummer zu dem Fall vergeben wird und eine Artnummer, in diesem Fall zum Beispiel HBSS, das heißt: Havarie, Bergung, Seenot, sonstiges. Wir haben dann GVOs national, GVOs international und so weiter. Diese beiden - - Unter dieser Nummer läuft dann der Fall. Wenn die originäre Behörde dann den Fall übernommen hat, wird die Protokollierung dort weitergegeben, und alle anderen Behörden lassen ihre Informationen dort einfließen.

Stellv. Vorsitzender: Herr Lüder hat uns hier in seiner Vernehmung dargestellt, daß beim BGS ein Einsatzablaufprotokoll geführt wird. Wir haben Herrn Lüder angesprochen, wie es denn aussehe, da im vorherigen Vortrag davon gesprochen worden war, daß zwei Eintragungen Herr Herrmann nicht mit übertragen habe. Er hat ausgeführt - das halte ich Ihnen jetzt mal vor -:

„Am 27. kam ein Beamter vom BGS noch mal zum Tagesdienst bei uns nach Cuxhaven. Er wurde von Herrn Herrmann befragt, ob er das Einsatztagebuch - was haben die vom ZMK? Die haben ja kein Einsatztagebuch -, Aufnahme, Unfallbericht, Einsatztagebuch - das ist dieses Ding, das sieht

dann so aus, das haben Sie sicherlich auch dort - zusammenführen könnte, zusammen mit unserem Einsatzablaufprotokoll, was wir selbst haben vom BGS-See - das Einsatzablaufprotokoll, ja. Darauf - - Das sollte er zusammenbringen. Darauf sagte Herr Herrmann: ‘Diese zwei Passagen nehmen wir aber nicht.’“

Herrmann: Dazu möchte ich richtigstellen: Bis zum 27. wurden die Dinge parallel mitgeführt, so, wie sie reingelaufen sind. Am 27. morgens hat uns die WSD aufgefordert, einen Handlungsablauf zu geben über die Tätigkeiten, jeweils morgens um sieben, so daß sie rausgehen könnten. Dieses haben wir dann auch gemacht. Ich habe den BGS - -

Vorsitzender: Augenblick! Darf ich mal unterbrechen? - Wer von der WSD? Wissen Sie das?

Herrmann: Das Lagezimmer. Im Lagezimmer waren tätig Herr Heesch, Herr - -

Vorsitzender: Okay. Aus dem Lagezimmer.

Herrmann: Herr Wempe und Herr Bursorff, glaube ich.

Vorsitzender: Danke schön.

Herrmann: Dann haben wir gesagt: „Wir stellen jetzt das zusammen“, und ich habe den BGS gebeten, die Unterlagen, die bisher da waren, zusammenzuführen. Das stimmt, am Mittag habe ich dann auch zu Herrn Krinke - Herr Krinke war zu dem Zeitpunkt auf Dienst; das war so gegen 14:00 Uhr - - Dann kam auch - die haben zwischen 14:00 und 15:00 Uhr Wachwechsel - Herr Lüder nachher. Zu dem Zeitpunkt habe ich zu Herrn Krinke gesagt, bitte daß er das zusammenführen möge, und habe ihm dann zwei Passagen gesagt, die er bitte nicht mit aufnehmen möchte. Das waren aber Passagen aus dem 27. und nicht aus dem 25./26.

Diese zwei Passagen beinhalten Arbeitsgespräche mit Herrn Wempe und mit Herrn Diekhoff über die Tätigkeit draußen vor Ort.

Ich bezeichne das auch als Handlungsablauf; denn diesen Handlungsablauf, der ging überall hin. In einer laufenden Aktion sind nicht alle Informationen unbedingt, die jetzt überall sonstwo rumkreisen müssen. In der Zusammenfassung, wo alle Anlagen drin sind, sind alle Informationen, einschließlich jeder Telefonate, die da geführt wurden - - dort sind die alle enthalten. Das ist eigentlich das richtige Protokoll, wo alles drinsteht, -

Stellv. Vorsitzender: Das heißt also - -

Herrmann: - was uns zu dem Zeitpunkt definitiv bekannt war, mir persönlich.

Stellv. Vorsitzender: Herr Herrmann, hat Herr Holtz im Laufe seines Dienstes mit Ihnen Kontakt aufgenommen?

Herrmann: In welcher Form meinen Sie das jetzt?

Stellv. Vorsitzender: Es sind ja einige Ereignisse dagewesen, und er war ja Vertreter des ZMK im Grunde genommen dort. Hat er irgendwelche Geschehnisse an Sie weitergemeldet?

Herrmann: Alle Geschehnisse, die dann liefen, selbstverständlich. Am ersten Tag war ich zeitweilig, zeitweilig nicht vor Ort, weil auch noch andere Dinge organisiert werden mußten. Der Ablauf „Ruby XL“ lief weiter. Wie das auch aus den Unterlagen bekannt war, haben wir uns um ein Bergungsteam bemüht und so weiter.

Ab 27. beziehungsweise ab 26. nachmittags war ich dann permanent im Küstenwachzentrum vor Ort. Diesbezüglich keine weiteren Informationen. Alles, was zum Dienstablauf lief.

Als mir die Zeit am 5. Januar 1999 bekannt wurde, habe ich selbstverständlich Herrn Holtz und Herrn Sommer, die Nachtwache hatten, angesprochen. Sie sagten mir zu dem Zeitpunkt, sie könnten sich nicht erinnern jetzt genau. Es könnte auch gewesen sein, daß sie zu dem Zeitpunkt im Nebenraum, im Lagezimmer, wo wir ein paralleles Radarge-

rät der Verkehrszentrale stehen haben, dringeweisen sein könnten und den Fall „Ruby XL“ beobachtet haben. Das hat er mir so mitgeteilt. Weiter bin ich auch da nicht nachgegangen, denn der ganze Fall ist ein Untersuchungsfall, der auch noch vorm Seeamt verhandelt wird, und habe es so erst mal stehen lassen.

Stellv. Vorsitzender: Können Sie noch mal auf meine Frage eingehen: Gab es denn während des Dienstes von Herrn Holtz keine Ereignisse, die er an Sie weitergemeldet hat?

Herrmann: Da muß ich Sie fragen: Welchen Dienst meinen Sie jetzt?

(Zuruf)

Stellv. Vorsitzender: Ja, richtig.

Herrmann: Er hat mehrere Wachen hintereinander. Das sind mehrere Tage.

Stellv. Vorsitzender: Ja. Vom 25. auf den 26., diese Wache.

Herrmann: In der Nacht vom 25. auf den 26. habe ich von Herrn Holtz keinen Anruf bekommen.

Stellv. Vorsitzender: Gut. - Vielen Dank.

Vorsitzender: Herr von Hielmcrone!

Abg. Dr. von Hielmcrone: Ich muß Ihnen aber trotzdem noch mal diese Passage aus der Aussage des Herrn Lüder vorhalten, und zwar sagt Herr Lüder - das hat Herr Maurus schon zitiert -:

„Diese zwei Passagen nehmen wir aber nicht', was ich gehört habe. Und zwar betrifft das die Passage immer, das ...“

Man muß dazu sagen: Das ist ein Wortprotokoll; deswegen holpert das immer so ein bißchen.

„Und zwar betrifft das die Passage immer, das Telefonat und morgens noch einmal der Anruf von MRCC

Bremen. Deshalb wundere ich mich eigentlich, man hätte ja schon feststellen müssen, daß der Herr Holtz eigentlich die Position morgens um 5:00 Uhr nachgefragt hat, der ist ja nicht von meinem Apparat geführt worden. Und die sind da weggeblieben, also hat Herr Herrmann dann wieder angefangen mit zwei Passagen vom 25., 17:31 Uhr und 17:36 Uhr, und am 26. ist er angefangen mit 7:19 Uhr laut diesen Aufzeichnungen.“

Da ist ja nun ein Widerspruch.

Herrmann: Ich habe zu Herrn Krinke gesagt, er möchte bitte das Protokoll führen und möchte die Unterlagen des ZMK nehmen. Das habe ich ihm wörtlich gesagt; das ist richtig. Dann in dem Zusammenhang wahrscheinlich - das wird Herr Lüder durcheinandergebracht haben - - Ich kann Ihnen auch die Passagen gerne zeigen; die werden Sie auch in diesem, was Sie als Ablaufprotokoll bezeichnen - - diese beiden Zeiten, die ich Ihnen dort genannt habe, die sind da nicht drin. In der Gesamtzusammenstellung sind sie aber mit drin. Diese beiden, habe ich ihm gesagt, möchte er bitte so zu dem Zeitpunkt nicht reinnehmen. Ich habe sie hier auch mitgebracht. Ich kann sie Ihnen gerne zeigen.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Dann haben Sie ja doch über diese beiden Zeiten gesprochen.

Herrmann: Nicht über die Zeiten dort in der Nacht. Ich habe über die Zeiten vom 27. gesprochen. Das wird Herr Lüder wahrscheinlich dort in der Wachübergabe durcheinandergebracht haben, oder er wird sich nur erinnern haben, daß ich gesagt habe, zwei Zeiten nehmen wir nicht mit rein. Das kann Ihnen aber Herr Krinke so bestätigen. Ich habe jetzt, nachdem ich die Niederschrift gelesen habe, mit Herrn Krinke gesprochen, und er hat es bestätigt.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Die fehlen ja trotzdem, die Zeiten.

Herrmann: Diese Nachtzeiten, die fehlen; das ist richtig. Aber anhand der Unterlagen habe ich auch noch festgestellt: Diese 0:49-Uhr-Zeit - das ist richtig -, die ist beim BGS da. Aber diese 0:27-Uhr-Zeit, die in den Unterlagen des MRCC drin ist, die ist auch im Protokoll des BGS nicht drin. Also ist dort eine Zeit dann möglicherweise auch nicht geführt worden. Andersherum ist wieder die 0:49-Uhr-Zeit in den Unterlagen des MRCC nicht drin.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Ja, gut. Aber wie erklären Sie sich dann, daß diese Zeit nicht drin ist in dem Protokoll?

Herrmann: Kann ich nicht erklären. Ich bin zu diesem Zeitpunkt nicht gegenwärtig gewesen und bin nicht informiert worden.

(Abg. Kubicki: 5:05-Uhr-Meldung!)

Abg. Dr. von Hielmcrone: Ja, genau. Was ist mit der Meldung 5:05 Uhr, warum ist die nicht drin?

Herrmann: Die 5:05-Uhr-Meldung, die ist drin in unserem Protokoll und ist auch in dem Handprotokoll. Das kann ich Ihnen hier beweisen; denn wir haben die Zusammenführung ja anhand der Handprotokolle aufgenommen. Die ist drin. Die Handprotokolle sind alle handschriftlich geschrieben.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Nun ist ja die Äußerung von Herrn Lüder eigentlich sehr dezidiert. Er bezieht sich ganz ausdrücklich auf diese beiden Telefonate. Ist das ein Mißverständnis seinerseits, oder wie erklären Sie sich das?

Herrmann: Das muß auf seinen Fall ein Mißverständnis sein; denn an dem 27., als Herr Krinke für uns die ganzen Auflagen dort zusammenschrieb, weil wir heftig eingebunden waren, wo ich dann Mittag auch zu Herrn Krinke sagte, diese Zeiten - so gegen 14:00 Uhr, 15:00 Uhr war das; bezieht sich ja auch auf diesen Zeitraum -, diese beiden Zeiten nehmen wir nicht mit rein - -

daß er in Erinnerung hat, daß ich gesagt habe, zwei Zeiten nehme ich nicht mit rein.

Vorsitzender: Herr Schlie!

Abg. Schlie: Vielleicht ist es für den Sachverhalt ganz gut, wenn Sie uns mal darstellen, wie die beiden Eintragungen denn lauten, die nicht mit reinsollten.

Herrmann: Wenn Sie bitte in das Protokoll der Zusammenfassung reinsehen, am 27., und zwar ist das die Zeit, am 27., 14:19 Uhr und 14:25 Uhr. Dort ging es darum, draußen vor Ort, als die Schleppleine gebrochen war: Wie verfahren wir jetzt? Mit welchen Fahrzeugen fassen wir an? Wie ist die Situation vor Ort? - Da habe ich Gespräche mit Herrn Diekhoff gehabt und Gespräche mit Herrn Wempe gehabt und habe meinen Nachbarn aufgefordert - das war damals, glaube ich, vom Seewarndienst -, das mitzuprotokollieren - wenn man selbst spricht in so einer Situation, dann kriegt man das so dann nicht direkt oder als Extrakt hinterher wiedergegeben -, und habe dann gesagt: Aber in den Ablauf jetzt nehmen wir das nicht rein, weil das reine Arbeitsgespräche waren, die für die Entscheidung zu dem Zeitpunkt wichtig waren, aber insgesamt für den Ablauf nach außen hin zu dem Zeitpunkt keine Bedeutung hatten - für die spätere Aufarbeitung ja; da sind sie auch mit drin.

Abg. Schlie: Sind Sie so freundlich und zitieren Sie die beiden Passagen vielleicht einmal?

Herrmann: Ja. 27., 14:19 Uhr:

„Anmeldung Telex. Anfrage, ob ‘Mellum’ Leinenverbindung herstellen kann. Aussage: schweres Wetter an Deck; zirka 2 m. Auf Anfrage nach geeignetstem Schlepper vor Ort: ‘Oceanic’. An WSD Nord, Herrn Wempe, Äußerung Kapitän ‘Mellum’, Sachlage, Tageszeit. Nach Position Zustimmung ‘Oceanic’ zum Herstellen Schleppverbindung.“

Weil die Wetterbedingungen so waren, weil immer die Diskussion auch - - die WSV viel in das schlechte Licht gerufen wurde, daß wir angeblich irgendwelchen Schlepper bevorzugen. Hier war es ein Arbeitsgespräch, das direkt darauf abzielte: Wie ist die Situation vor Ort? Wer ist zu dem Zeitpunkt jetzt der besser geeignete, weil es unterschiedliche Manövrierfähigkeiten dieser beiden Fahrzeuge gibt.

Abg. Schlie: Herr Lüder hat in seiner Einnahme vor diesem Ausschuß am 10. Mai die beiden Abschnitte, um die es ihm ging, auch zitiert. Ich zitiere aus dem Protokoll - das ist die Seite 49 -:

„0:56 Uhr: Haben Sie ein Fahrzeug in der Nähe von der Position 17:31 Uhr? Feuer flackert wieder auf. Küstenwache aufgrund der Wetterlage (WNW 9-10); kein Fahrzeug im Seegebiet. Für Küstenwache erledigt.“

Dann heißt es hier weiter:

„Die zweite Passage um 5:00 Uhr: ‘Alle Personen abgeborgen, Rettungsschlepper aus DK bleibt vor Ort, Seenotretter ‘Minden’ läuft zurück, Fahrzeug brennt lichterloh. Name des Fahrzeugs: ‘Pallas’ Unterscheidungssignal“

- jetzt hat das Herr Holtz alles nachgefragt -

„‘Charly 6 Lima 09’, jetzige Position: 55 17,8 N 007 37,0 E in der dänischen AWZ.“

Ich habe das wörtlich jetzt mal vorgelesen. - Das sind andere Passagen. Sind die auch nicht aufgenommen worden?

Herrmann: Diese Passagen sind bei uns im Protokoll des ZMK nicht drin. Wir haben im Protokoll des ZMK die Zeit 17:31 Uhr, 17:36 Uhr vom 25. Die nächste Zeit ist dann 5:05 Uhr am 26. früh, die Mitteilung des MRCC, Herrn Kubas.

Abg. Schlie: Gab es denn seitens Herrn Lüder den Hinweis darauf, daß auch diese beiden Eintragungen aufgenommen werden sollten?

Herrmann: Nicht mir gegenüber. Also, ich habe - - Es geht um die zwei Zeiten, die anderen, die ich genannt habe. Diese zwei Zeiten waren mir zu dem Zeitpunkt nicht bekannt. Sonst hätte ich am 5. Januar auch nicht sofort Herrn Marx angesprochen mit der Bitte, wir wollen mal Reinhören: Was ist da überhaupt gewesen? Ich wußte das nicht, was in der Nacht war.

Abg. Schlie: Aber dann ist mir zumindest jetzt klarge worden - ich hoffe, daß das stimmt -, daß zumindest vier Passagen nicht aufgenommen worden sind, zwei, die Sie zitiert haben, und die zwei, die Herr Lüder zitiert hat.

Herrmann: In der Zusammenstellung sind alle Passagen drin. Das möchte ich noch mal klar und deutlich sagen. Das betrachte ich als das Protokoll, wo alle Aussagen, alle Nebentelefonate, alles drin sind. In dem Handlungsablauf, dort sind die Passagen von der Nacht nicht drin beziehungsweise die beiden, die ich Ihnen genannt habe, nicht drin.

Im übrigen sind in diesem Handlungsablauf auch noch andere Passagen, die habe ich mir mal notiert, nicht drin, wo es Nachfragen gibt, telefonische Nachfragen und so weiter, die mit dem Sachverhalt jetzt an sich, mit der Entscheidungsfindung nichts zu tun haben.

Abg. Schlie: Ich will erst mal da nachhaken. Herr Lüder hat uns ja dargestellt, daß er Wert darauf gelegt hat, daß die von mir hier zitierten Passagen mit aufgenommen werden, und das sei dann abgelehnt worden. Haben Sie Kenntnis von diesem Vorgang?

Herrmann: Nein, das hat er mir gegenüber nicht gesagt. Ich habe nur mit Herrn Krinke gesprochen und dieses - - an den Handlungsablauf zu schreiben. Mir gegenüber hat er nicht gesagt, daß da irgendwie in der Nacht Telefonate wären und er besteht darauf, daß

sie reinkommen oder sonstiges. Ich habe nur gesagt, daß ich - - wir nehmen die Unterlagen des ZMK. Das ist richtig. Das habe ich gesagt.

Abg. Schlie: Aber dieser sogenannte Handlungsablauf stellt doch, wenn ich das richtig verfolgt habe, das eigentliche ursprüngliche Protokoll dieser Zeit dar.

Herrmann: Der Handlungsablauf ist dann zusammengefügt worden mit dem, was in den anderen Behörden vorhanden war. Zu dem Zeitpunkt kannte ich das nicht. Ich hatte auch nicht die Zeit, jetzt mich noch darum zu kümmern, was war vorher eigentlich gewesen, außer dem Sachverhalt, der jetzt für die Entscheidungsfindung besonders wichtig war. Die Zeiten nachts kannte ich nicht, kannte ich definitiv nicht.

Abg. Schlie: Wann ist denn diese Gesamtzusammenstellung erstellt worden?

Herrmann: Die ist nach dem 6. November - - sind alle Unterlagen, die auch vor Ort als Original vorliegen, sowohl die Handnotizen - - das finden Sie dann auch in der Zusammenstellung, wo dann steht: Handnotiz, Telefonat, wo auch alle, sämtliche Beweismittel, die im Telex-Fernverfahren mitgeschrieben wurden, alle abgeheftet und in diese Protokollierung zusammen aufgenommen wurden.

Abg. Schlie: Für das akute Handeln - ich sage jetzt mal - des Küstenwachzentrums, des ZMK, sind ja aber die Mitteilungen von außerordentlicher Wichtigkeit, die da nun aktuell einlaufen. Ist es denn insgesamt üblich, daß für diesen Zeitraum, wo ein aktueller Fall, wie jetzt hier „Pallas“, vonstatten geht, nicht alle Dinge in solch ein Handlungsprotokoll mit aufgenommen werden?

Herrmann: Im nachhinein haben wir sie in die Zusammenfassung, in das Protokoll mit aufgenommen. Für den Handlungsablauf war für mich erst morgens, als wir beziehungsweise ich als Schiffsfahrtpolizei davon erfahren habe, wo ich denn auch tätig ge-

worden bin - - Das war für mich der Handlungsablauf. Die Informationen, die dann nebenher dem ZMK schon bekannt waren, wo ich die handschriftlichen Unterlagen auch von habe, da habe ich mich kundig gemacht: Was ist damit? Und dann bin ich tätig geworden.

Abg. Schlie: Daß nachher am 6.11. dort alles noch mal aufgeführt worden ist, das ist sicherlich für die Dokumentation insgesamt noch mal wichtig. Aber für das aktuelle, akute Handeln ist es doch notwendig, wenn ich es richtig verstanden habe, daß alle relevanten Dinge, die nachts dort auflaufen, auch festgehalten werden, damit gerade, wenn ein Dienstwechsel - so, wie ich es verstanden habe, ist es ja nicht ein Dienstwechsel insgesamt, sondern jeweils nach Zuständigkeitsbereich auch noch unterschiedlich - stattfindet, dann jeweils auch ein durchgehender Informationsstrang wieder vorhanden ist.

Herrmann: Sie vermischen jetzt die Handlungen. Mir ist das, was beim ZMK bekannt wurde, das ist mir in Erinnerung beziehungsweise das habe ich vor mir liegen und auch zu dem Zeitpunkt vor mir liegen gehabt. Was dort in der Nacht dann zwischen dem ZMK beziehungsweise dem BGS, wo das aufgelaufen ist - - das ist mir nicht bekannt. Die gesamte Protokollierung beim ZMK wurde handschriftlich auf solchen Vordrucken geführt, die dann auch Einfluß - - beziehungsweise wo Herr Krinke dann späterhin von auch die gesamte Zusammenstellung geführt hat.

Abg. Schlie: Dann lassen Sie mich noch mal einen anderen Zeugen zitieren, Herrn Köhler, der hier auch in der gleichen Untersuchungsausschußsitzung am 10. Mai folgendes gesagt hat - ich zitiere einmal; das ist Seite 35, linke Spalte -:

„Wie gesagt - das habe ich ja eben angedeutet -: Ich war mir nicht mehr sicher. Ich habe auch vor Zeugen im Küstenwachzentrum immer gesagt: Ich bin der Meinung, es waren zwei Gespräche.“

Es geht noch mal um diese beiden Nachtgespräche.

„Mehr oder weniger konnte mir in der Richtung keiner folgen. Ich habe mit Herrn Herrmann - den kann ich als Zeugen benennen - immer darüber geredet, daß zwei Gespräche stattgefunden haben, wobei das eine meines Erachtens eine - wie Sie sagen - Vorabinfo war und das andere eine Bestätigung von MRCC, daß sie nun zu der Unfallstelle hinfahren würden.“

Was sagen Sie zu dieser Aussage von Herrn Köhler?

Herrmann: Das ist richtig. Als ich am 5. Januar davon erfahren habe, habe ich sofort natürlich auch Herrn Köhler angesprochen. Ich hatte erst gefragt: Wer hat denn Wache gehabt in der Nacht, unsere beiden Leute? Das, was sie mir gesagt haben, habe ich ihnen gesagt und habe auch Herrn Köhler angesprochen. Der Herr Köhler sagte, es wären dort in der Nacht zwei Telefonate - - Er wäre sich aber nicht so sicher gewesen. Aber er vermutet, es waren zwei Gespräche, im nachhinein.

Abg. Schlie: Das ist Ihnen aber nicht - -

Herrmann: Aber nicht vorher oder beziehungsweise am 25. oder 26. Konnte ich ihn gar nicht sprechen; denn er hatte Nachtdienst.

Abg. Schlie: Ihnen persönlich ist das alles erst am 5. Januar deutlich gemacht worden?

Herrmann: Richtig, so ist es. Sonst wäre ich auch nicht sofort auf den BGS zugegangen, Herrn Marx, und hätte ihn gebeten: Laß uns dort Reinhören. Sonst wäre diese Diskrepanz, die zwischen BGS und WSV in dem Moment aufkam über Eigentum oder Nutzer der Telefone 390/391, so nicht aufgekommen. Auch Herr Brunet, der die Pressearbeit gemacht hat zu dem Fall, war auch überrascht, daß diese Zeiten da waren. Sie waren uns zu dem Zeitpunkt definitiv nicht bekannt.

Abg. Schlie: Herr Lüder hat uns aber mitgeteilt - ich muß da jetzt noch mal rüberspringen, weil das jetzt vom Zeitpunkt her wichtig ist -, daß die von mir zitierten beiden Passagen - Sie stellen das ja in Abrede -, die er hier dargestellt hat, von Ihnen nicht mit aufgenommen werden sollten ins Einsatzablaufprotokoll. Und zwar geht aus der Aussage von Herrn Lüder hervor, daß das am 27. der Fall gewesen sein soll.

Herrmann: Am 27. morgens, gegen 10:00 Uhr etwa, hatte ich Herrn Krinke gebeten, das alles zusammenzunehmen, und hatte dann auch gesagt, daß wir unser Protokoll nehmen. Gegen Mittag mit zwei Zeiten habe ich - - bin ich auf Herrn Krinke - - habe gesagt: Aber diese Zeiten nehmen wir bitte nicht rein in den Handlungsablauf. - Die anderen Zeiten kannte ich so nicht. Tut mir leid; ich kann es nicht anders sagen.

Abg. Schlie: Gut. Meine letzte - -

(Herr Herrmann spricht mit seinem Rechtsbeistand)

Vorsitzender: Kann der Ausschuß denn allmählich was hören?

RA Dr. Drumm: Ich möchte nur meinen Mandaten beraten.

Vorsitzender: Ja, das ist völlig klar. Ich bitte um Entschuldigung, Herr Drumm.

RA Dr. Drumm: Ich mache das nur so, daß Sie sehen: Wir haben keine Geheimberatung.

Herrmann: Die Handlungen wurden von den einzelnen Behörden mitnotiert. Auch BLE hat seine Notizen mitgeführt bis zu dem 27., weil die Aktionen eben sehr vielfältig waren. Nachdem die Aufforderung aus der WSD kam, einen Handlungsablauf vorzulegen, haben wir uns dann entschlossen zu sagen: Wir nehmen jetzt dieses Protokoll beziehungsweise das Protokoll des ZMK und geben das als Handlungsprotokoll hin, so, damit die Informationen dann in der WSD - - beziehungsweise uns ist dann in dem Moment auch oder später auch klarge-

worden - das ging dann auch an die WSPen -, daß das dann plötzlich überall weit rausgeht.

Das war auch der Grund für mich, dann mittags zu sagen: Diese zwei Zeiten, die ich hier genannt habe, nehmen wir so nicht rein, weil sie zur Entscheidungsfindung dienen und nicht - - also Arbeitsgespräche sind und falsch gedeutet werden können, wenn man nicht im Ablauf drinsteckt.

Abg. Schlie: In welcher Hinsicht falsch gedeutet werden können?

Herrmann: Sie können bestimmte Arbeitsgespräche oder sonstiges in einem Zusammenhang nicht rausreißen und in die Öffentlichkeit mit reingeben, wenn man den Vorlauf oder das, was danach oder - - besprochen oder sonstwie geschehen ist, da nicht mit reingeben.

Das gleiche ist auch später bei der ELG passiert. Dort ist es immer wieder des öfteren vorgekommen, daß die Landesvertreter gefragt haben: Wird dieser Apparat mitgeschnitten, ja oder nein? - Wenn wir gesagt haben: „ja“, dann sind die rausgegangen und haben mit ihrem Handy telefoniert, damit die Arbeitsgespräche nicht in die Protokollierung reinkommen.

Abg. Schlie: Vielen Dank. Das war noch mal ein wichtiger Hinweis, den Sie gegeben haben.

Herrmann: Sie sind aber im Gesamtprotokoll mit drin; das muß ich immer wieder betonen.

Abg. Schlie: Wir verstehen das schon.

Vorsitzender: Herr Hentschel!

Abg. Hentschel: Also, am 27. wurde von Herrn Krinke ein Protokoll zusammengestellt aus den unterschiedlichen Protokollen. Für welchen Zweck war dieses Protokoll, das Herr Krinke zusammenstellte?

Herrmann: Für den Handlungsablauf, zu dem uns die WSD aufgefordert hat und wir dann auch diese Informationen zusammengefaßt haben, weil der Druck ja immer größer wurde, auch von den WSPen, unterschiedlichen - alle wollten Informationen haben -, daß wir das dann so in dieser zusammengefaßten Form rausgeben.

Abg. Hentschel: Also, Sie gingen davon aus, daß diese Version, die Herr Krinke zusammenstellt, eine Version ist, die an die WSD geht und dann in die Öffentlichkeit gehen soll?

Herrmann: Vermutlich ja. Sie ist auch so an die einzelnen WSPen weitergegeben worden.

Abg. Hentschel: Welche Funktion hatte Herr Krinke?

Herrmann: Herr Krinke ist, genauso wie Herr Lüder auch, Mitarbeiter des BGS. Wir haben den BGS zu dem Zeitpunkt - es war ein Fall der WSV - als Hilfe, als Amtshilfe benutzt, um das Protokoll beziehungsweise den Handlungsablauf für uns zu schreiben in der Schreibmaschine.

Abg. Hentschel: Herr Lüder hat ausgesagt, daß dieses Protokoll, was dann zusammengestellt worden ist von Ihnen und Herrn Krinke, zusammengestellt wurde aus dem Protokoll des BGS und aus dem Protokoll von Ihnen. Ist das richtig?

Herrmann: Das ist richtig.

Abg. Hentschel: Herr Lüder hat ausgesagt, daß im Protokoll des BGS die beiden Uhrzeiten von 0:49 Uhr und von 5:00 Uhr enthalten waren, in Ihrem Protokoll nicht, und daß dann entschieden worden ist, daß diese beiden Uhrzeiten in das gemeinsame Protokoll nicht übernommen werden.

Herrmann: Ich habe das Protokoll des BGS zu dem Zeitpunkt nicht gesehen. Ich habe es erstmalig am 5. gesehen. Da war auch der Eingangsstempel. Herr Lüder sagte das ja auch, er hätte das sofort zum BGS rübergefaxt. Ich hatte nur unsere Unterlagen gesehen

und habe gesagt: Wir nehmen unsere Unterlagen dazu. - Ich kannte die Zeit nicht. Ich kannte auch das Protokoll nicht. Ich habe es erstmalig am 05.01. gesehen. Mehr kann ich dazu nicht sagen.

Abg. Hentschel: Herr Lüder hat ausgesagt hier - ich zitiere -:

„Er hat seines bekommen,“

- damit meint er Sie -

„der Herr Krinke vom ZMK hat unseres mit - dieses -, und dann wurde aber gesagt: Also die Passagen nehmen wir nicht rein, wir nehmen unser.“

Dann geht es weiter über die Frage, welche Passagen es waren. Da hat Herr Schlie ja schon dargestellt, um welche Passagen es sich handelte. Es handelte sich also nach Aussagen von Herrn Lüder um die Passagen der beiden Telefonate um 0:49 Uhr und um 5:00 Uhr.

Dann sagt Herr Lüder - ich zitiere weiter -:

Vorsitzender: Kollege Hentschel, ich möchte die Seitenzahl des Zitats wissen.

Abg. Hentschel: Das ist Seite 50 im Protokoll der 12. Sitzung. - Dann sagt Herr Lüder:

„Ich habe das hier nach Neustadt geschickt, habe mir eine Fax-Bestätigung geben lassen, beide Sachen und war damit erst einmal auf der Seite.“

- Ich vermute, auf der sicheren Seite. -

„Alles andere, das klärt sich später.“

Das hat Herr Lüder hier ausgesagt. Also, es ist ganz offensichtlich, daß Herr Lüder - er hat es ja sogar faxmäßig bestätigen lassen - diese beiden Telefonate meinte und daß diese Telefonate Thema des Gesprächs zwischen ihm und Herrn Krinke und Ihnen waren, und er war offensichtlich sehr aufgebracht, so wie hier das - - Das geht ja über mehrere Seiten hier. Er war offensichtlich sehr aufgebracht, daß diese Passagen nicht

übernommen werden sollten, weil es sich ja offensichtlich um die zwei zentralen Telefongespräche in der Nacht handelte; denn es handelte sich um die Telefongespräche, die zwischen der Meldung am Abend war - - Die Mayday-Meldung um 22:00 Uhr ist ja nicht weitergegeben worden. Aber die 0:49-Uhr-Meldung ist weitergegeben worden - die andere ist ja noch umstritten -, und die 5:00-Uhr-Meldung ist weitergegeben worden. Die nächste Meldung war dann um 7:00 Uhr. Dann ist erst reagiert worden. Es handelt sich also um die beiden zentralen Meldungen. Herr Lüder war sehr aufgebracht, daß Sie die Meldung nicht aufgenommen haben, hat deswegen sich extra nach Neustadt gewandt und noch ein Fax geschickt und sich das Ganze bestätigen lassen. Wie erklären Sie sich, daß Sie jetzt - - daß diese Meldungen dann anschließend in dem gemeinsamen Protokoll nicht auftauchen? - Danke.

Herrmann: Ich kann das nur wieder sagen: Ich habe zu dem Zeitpunkt - - Das muß sich überschneiden haben, als er 14 - - um diese 14:00-Uhr-Zeit dort reinkam, wo ich sagte, diese zwei Zeiten werden nicht aufgenommen.

Im übrigen, wenn ich diese Zeiten gekannt hätte, welchen Grund hätte ich haben sollen, daß sie nicht reinkommen? Denn auch die 5:05-Uhr-Zeit, die ist bei uns hier im handschriftlichen Protokoll drin. Die wurde auch mit reingenommen. Welchen Grund sollte ich haben, daß sie das nicht reinnehmen? Denn auch um 5:05 Uhr, wie Sie meinen gehandelt hätte haben müssen, ist nicht gehandelt worden aus Ihrer Sicht heraus. Woher sollte ich denn jetzt den Grund haben zu sagen, irgendwas, was in der Nacht aufgelaufen ist, kommt nun definitiv nicht rein? Ich wußte es nicht. Es tut mir leid. Ich kann nichts anderes dazu sagen.

Abg. Hentschel: Sie haben um 7:00 Uhr die Wache übernommen. Ist das richtig?

Herrmann: Ich habe keine Wache übernommen. Ich bin dort hinggerufen worden. Ich habe Tagesdienst, und als Stellvertreter

des Nautikers vom Amt, zuständig für die Schifffahrtspolizei im WSA Cuxhaven, bin ich dort angerufen worden. Ich bin kein Wachgänger.

Abg. Hentschel: Ist eine Übergabe gemacht worden?

Herrmann: Herr Schäfer hat mich am Morgen über diese Lage informiert. Ich habe mich dann bei Herrn Schäfer darüber kundig gemacht, und dann habe ich sofort reagiert.

Abg. Hentschel: Ist Ihnen in dieser Übergabe mitgeteilt worden, daß um 5:00 Uhr ein Telefonat stattgefunden hat?

Herrmann: Um 5:00 Uhr - das ist ja in unseren Unterlagen hier auch drin - ich kann Ihnen das zeigen -, um 5:05 Uhr, diesen Inhalt hat er mir so mitgeteilt und dann auch den Inhalt des Gesprächs um 7:19 Uhr, wo vom MRCC angerufen wurde, daß das Fahrzeug jetzt demnächst in deutsches Gebiet reintreiben würde.

Abg. Hentschel: Wenn Ihnen am 26. um 7:00 Uhr mitgeteilt worden ist, daß um 5:00 Uhr noch was - - ein Telefonat stattgefunden hat, wieso haben Sie dann am 27. von diesem Telefonat nichts mehr gewußt?

Herrmann: Von dem Telefonat um 5:05 Uhr habe ich gewußt, und das ist auch drin in den Unterlagen.

Abg. Hentschel: Aber Sie haben doch eben gesagt, daß dieses Telefonat - - daß Sie das Telefonat nicht ins Protokoll übernehmen konnten, weil das Telefonat Ihnen nicht bekannt war.

Herrmann: Moment, Moment! Sie verwechseln da etwas. Ich kannte die Telefonate um Mitternacht nicht. Ich kannte aber das Telefonat 5:05 Uhr. Warum das jetzt dort in dem anderen nicht reingenommen wurde, das kann ich so nicht sagen. Ich habe mich darum nicht mehr gekümmert. Ich hatte anderes zu tun.

Abg. Hentschel: Waren Sie denn in der - -

Herrmann: Und in der Gesamtprotokollierung ist es auch drin.

Abg. Hentschel: Waren Sie denn bei dem Gespräch am 27., als Herr Lüder Herrn Krinke aufmerksam darauf gemacht hat, daß diese beiden Telefonate im Protokoll fehlen, in dem abgestimmten Protokoll, daß es aber im Protokoll des BGS enthalten war, waren Sie bei diesem Gespräch anwesend?

Herrmann: Ich war in dem Raum, das heißt im Teil der WSV, habe dort auch fürchterlich zu tun gehabt; denn zu dem Zeitpunkt war ja die Leine gebrochen. Das Protokoll wurde ganz hinten rechts auf dem Arbeitsplatz der WSP gefertigt. Also, das Gespräch zwischen den beiden habe ich nicht mitbekommen. Herr Lüder ist auch nicht an mich herangetreten und hat gesagt: Hier, diese 0:00-Uhr-Zeit sowieso, die ist im Protokoll nicht drin. - Da ist er nie auf mich drauf zugekommen in dieser Frage, sondern ich habe erst am 5. Januar darüber erfahren und bin dann sofort auf Herrn Lüder und auf Herrn Köhler drauf zugegangen, habe gefragt: Was ist da gewesen?

Es tut mir leid. Ich kann nichts anderes sagen. Ich kenne diese Zeiten - - vorher kannte ich sie nicht.

Abg. Hentschel: Auf Seite 49 des gleichen Sitzungsprotokolls, von der 12. Sitzung, da schildert Herr Lüder, daß - - sagt, macht folgende Aussage - Zitat -:

„Ich bin erstaunt, daß der Herr Holtz als solches seinen Dienstvorgesetzten, entweder den Herrn Herrmann oder den Herrn Zacher, nicht angerufen hat. Darüber bin ich allerdings erstaunt.“

Das bezieht sich auf die Meldung um 5:00 Uhr.

(Stellv. Vorsitzender: Nein, 0:50 Uhr!)

- Ja, richtig. Um 0:50 Uhr. - Können Sie zu dieser Aussage etwas sagen?

Herrmann: Ich kann dazu nichts sagen, weil Herr Holtz mich nicht angerufen hat. Grundsätzlich gibt es die Regel: Wenn es außergewöhnliche Fälle gibt, ist entweder der Amtsleiter beziehungsweise der Amtsnautiker zu informieren. Diese Weisung gibt es. Im nachhinein erklärte mir Herr Köhler auch oder sagte Herr Köhler, er hätte irgendwie da Gespräche diesbezüglich geführt. Ich kann es nicht sagen. Ich war nicht da zu dem Zeitpunkt.

Abg. Hentschel: Danke schön.

Vorsitzender: Herr Kubicki!

Abg. Kubicki: Ich will, weil über diese Terminfrage schon sehr intensiv nachgefragt worden ist, nur eine Verständnisfrage stellen, Herr Herrmann. Ich gehe davon aus, wenn ich Sie richtig verstanden habe, daß Sie am 5. November oder spätestens am 5. Januar 1999 festgestellt haben, daß Passagen aus dem Einsatzprotokoll des BGS in Ihrem Ablaufprotokoll nicht enthalten sind, die aber sonst vollständig vorhanden sind. Haben Sie darüber Ihren Dienstvorgesetzten auch unterrichtet, Herrn Zacher?

Herrmann: Als diese Sonderkommission der WSP Husum da war und uns die Zeit genannt hat, selbstverständlich habe ich ihn unterrichtet.

Abg. Kubicki: Das heißt, Herrn Zacher war spätestens seit Januar 1999 klar, daß die beim BGS enthaltene Meldung 0:49 Uhr in dem Ablaufprotokoll, das uns vorlag hier, nicht enthalten war?

Herrmann: Und auch in unserem, so, wie es ist, nicht enthalten ist. Das ist richtig.

Abg. Kubicki: Das heißt - das ist eine Verständnisfrage jetzt an Sie; das ist keine - - Wir haben hier zur Kenntnis genommen die Aussage von Herrn Zacher, diese Meldung sei unterschritten worden. Haben Sie mal mit Herrn Zacher, mit Ihrem Dienstvorgesetzten, darüber geredet, was er möglicher-

weise mit dieser Begriffsfindung gemeint haben könnte?

Herrmann: Er meinte damit, daß diese Information, falsch oder nicht oder gar nicht rübergekommen ist zwischen dem BGS und dem ZMK. Das hat er damit gemeint, daß sie unterschritten ist. Wir sprechen ja auch - - Wie gesagt, im nachhinein weiß ich jetzt, daß da auch noch eine 0:27-Uhr-Zeit war. Aber in diese Bänder haben wir seitdem nicht mehr reingehört. Also kann ich das jetzt nicht nachvollziehen, ob da 0:27 Uhr wirklich etwas war, das Gespräch vom MRCC - - nicht reingehört. Also kann ich dazu weiter nichts sagen.

Abg. Kubicki: Herr Lüder hat uns ja sehr anschaulich berichtet, wie die Kommunikation in diesem gemeinsamen Raum ist, wenn was passiert und daß da auch rübergerufen worden ist 0:49 Uhr oder 50: Habt ihr Schiffe vor Ort? Ist was da?

Aus Ihrer heutigen Sicht, Herr Herrmann, würden Sie die Tatsache, daß zwischen 0:49 Uhr und 5:00 Uhr vergleichsweise wenig passiert ist - mit „vergleichsweise wenig“ meine ich eigentlich gar nichts -, um von seiten des ZMK bei der Frage: „Müssen wir vielleicht Schiffe vorsorglich vor Ort schicken, ja oder nein, oder in Marsch setzen, ja oder nein?“ - - daß es aus heutiger Sicht möglicherweise eine Sache ist, die künftig anders zu regeln wäre?

Herrmann: Das ist erst einmal eine hypothetische Frage. Auch am 5. Januar beziehungsweise dem Folgetag, als ich den BGS ja gebeten hatte, da mal reinzuhören, er auch mir dort die Antwort gab - ich war ja nicht dabei; das Protokoll liegt natürlich jetzt vor -, daß die Hauptfrage ging, ob wir Fahrzeuge dort oben vor Ort hatten. Die Fragestellung, ob wir Fahrzeuge vor Ort haben, die wurde so richtig beantwortet: Wir hatten keine vor Ort.

Diese Nebenfrage, die da in dem Telefonat drinsteckt, zur möglichen Hilfe Brandbekämpfung, die ist das - ich will es

jetzt - - eigentlich ist es nicht mein Begriff - so untergeschnitten.

Abg. Kubicki: Dann frage ich mal, weil das ein direkter Vorwurf ist - so habe ich das jedenfalls verstanden - von Herrn Lüder an das ZMK auf die Reaktion 5:00 Uhr. Dort wird mitgeteilt: Leute sind abgeborgen, Schiff brennt und treibt führerlos auf Schleswig-Holsteins Küsten zu. Herr Lüder hat ganz dezidiert gesagt - ich kann das gleich zitieren -, was ihn gewundert hat, ist, daß zunächst „Mellum“ zwar in Marsch gesetzt wird, aber „Neuwerk“ nach Cuxhaven einläuft um 6:00 Uhr, um Personalwechsel zu machen, und nicht unmittelbar zum Havaristen läuft.

Herrmann: Um 7:23 Uhr bin ich informiert worden und habe dann auch kurz sofort nach Eruierung der Lage die „Mellum“ losgeschickt. Ich mußte mich dann natürlich kundig machen: Was ist mit „Neuwerk“? Das heißt, sie ist später angedacht gewesen, Besatzungswechsel zu machen; ist richtig. Denn der Schleppauftrag von „Oceanic“, reinzuschleppen, der ist ja in den Morgenstunden erst gefallen. Da wurde klar, zu dem Zeitpunkt, als jetzt eindeutig geklärt war, daß „Oceanic“ das Schiff reinschleppt, „Neuwerk“ weiterhin draußen Stand-by war - - Sie müssen sich vorstellen: Es lief Flut. Wir haben sehr schweres Wetter gehabt, und in diesen Mündungstrichter dort dann einen Schleppverband so reinzubringen, das ist ein enormes Risiko. Da war dieses Fahrzeug deshalb dort noch vor Ort beordert.

Abg. Kubicki: Das habe ich verstanden. Der Vorwurf geht auch woandershin. Ich will das mal kurz zitieren. Herr Lüder hat sich gewundert - das sage ich jetzt aus meiner Erinnerung -, daß um 5:00 Uhr im Prinzip eine doch dramatische Warnmeldung aufläuft, die da lautet: Führerloses Schiff, brennend, treibt auf Schleswig-Holsteins Küste zu. - Die Reaktion um 5:00 Uhr ist nicht: „Jetzt werden alle Hebel in Bewegung gesetzt“, sondern die Reaktion ist erst mal

gar nichts. Die Reaktion ist dann nicht: Die Schiffe, die jetzt jedenfalls draußen sind und frei sind, laufen sofort dahin - denn es war schweres Wetter -, und es war sozusagen Zeit im Verzuge, sondern die Reaktion ist: Da fährt erst mal ein Schiff von der WSD in den Hafen, macht Personalwechsel und fährt wieder raus. Da gehen kostbare, mehrere Stunden verloren, bei denen man schon etwas hätte machen sollen. Zitat auf Seite 54, auf die Frage bedauerlicherweise des Kollegen Schlie, aber Herr Benker hat genauso schlaue Fragen gestellt:

„ Ja, erst einmal ist der Herr Holtz in dem Moment zuständig, damit er seinen Amtsleiter benachrichtigt oder seinen Dienstvorgesetzten, den Herrn Herrmann, daß da was passiert, daß ein Fahrzeug da vor Ort geschickt worden wäre. Die 'Neuwerk' ist allerdings um 6:00 Uhr - das hatte ich auch schon gesagt - nach Cuxhaven eingelaufen.“

Zum Personalwechsel. Der Vorwurf, der daraus resultiert, ist der: Hier sind kostbare, mehrere Stunden verlorengegangen, weil auf eine doch sehr dringende Meldung nicht entsprechend reagiert worden ist.

Herrmann: Nein, das ist so nicht richtig. Die „Neuwerk“ ist niemals eingelaufen an diesem Morgen. Es war in der Nacht die Planung, daß die „Neuwerk“ mit dem Schleppzug dann einläuft, um den Besatzungswechsel zu machen, wenn sie dann - - vor Ort der Schleppzug sicher ist. Aber die „Neuwerk“ ist niemals eingelaufen, zu dem Zeitpunkt. Das war nur eine Planung, die in der Nacht dort besprochen wurde, daß gesagt wurde: Es geht auf den Dienstag. Dienstags ist der reguläre Besatzungswechsel. „Neuwerk“ war Stand-by für „Ruby XL“, lief in die Elbe ein. Was soll nun passieren? Ich habe gesagt: Er bleibt dort draußen als Stand-by. Als dann die Sachlage „Pallas“ da oben klar war, wurde auch die „Neuwerk“ gleich weiterbeordert zur

„Pallas“ hin und nicht zum Besatzungswechsel.

Und um 5:05 Uhr - -

Abg. Kubicki: Lassen Sie das. Das ist völlig falsch. Wenn die Erklärung ist, Besatzung vollständig abgeborgen, ist das Fahrzeug führerlos. Die Erklärung ist um 5:00 Uhr eingegangen.

Herrmann: Die Information 5:05 Uhr ist, daß die Besatzung abgeborgen ist, das Fahrzeug treibt, -

Abg. Kubicki: Ja, das ist führerlos.

Herrmann: - aber der Rettungsschlepper „Nordsjøen“ vor Ort ist.

Abg. Kubicki: Ja, aber führerlos heißt - - Besatzung abgeborgen heißt führerlos.

Herrmann: Richtig. Das Ganze ist aber im dänischen Sektor.

Abg. Kubicki: Ich wollte Sie nur davor bewahren, daß - -

Herrmann: Ist im dänischen Sektor. Wir haben in Dänemark ein Pendant zum ZMK, das ist das SOK. Das hat uns auch immer angesprochen, wenn sie Hilfe brauchten oder irgend in dieser Beziehung etwas benötigten. Das ist in diesem Fall nicht erfolgt.

Abg. Kubicki: Herr Herrmann, verstehen - - Sie haben immer gefragt: Warum ist das mit den Zeiten so wichtig? Sie wollten ja nichts verbergen.

Herrmann: Nein, das ist richtig. Will ich auch nicht.

Abg. Kubicki: Wenn aber Herr Lüder uns erklärt, da ist erst mal ein Schiff in den Hafen eingelaufen, und es ist Personalwechsel, wäre das eine logische Erklärung dafür, warum - -

Herrmann: Nein, das ist nicht richtig.

Abg. Kubicki: Klar; das ist jetzt klargestellt, und es ist auch in Ordnung. - Dann habe ich keine weiteren Fragen, Herr Vorsitzender.

Vorsitzender: Frau Spoorendonk!

Abg. Spoorendonk: Die Fragen zu den verschiedenen Meldungen, die erübrigen sich meinerseits. Ich habe aber auch noch mal eine Verständnisfrage zu dem Arbeitsgang. Gibt es Richtlinien für die Arbeit im ZMK? Anschließend daran auch die Frage: Welche Funktion hat denn der leitende Beamte oder beziehungsweise der Wachführer?

Herrmann: Für die Zusammenarbeit im Küstenwachzentrum gibt es die Dienstanweisung. Die Hauptaufgabe des Koordinierungsverbands Küstenwache ist die Koordinierung der Fahrzeuge in der Bestreifung in der Nordsee. Wenn ein Fall eingetreten ist, wird dieser Fall untersucht, das nächststehende Fahrzeug hingeschickt, das in der Regel - zu 80 % sind es Umweltverschmutzungen, Aufklärungsarbeiten und sonstiges - - dann wird dieses Fahrzeug dort hingeschickt.

Wenn es in diesem Hinschicken zur Aufklärung oder sonstiges Diskrepanzen zwischen den Behörden geben sollte, daß er sagt: „Dieses Fahrzeug, mein Fahrzeug oder das Fahrzeug möchte ich jetzt nicht hinschicken“, aus welchen Gründen auch immer, aber der Leiter das ansieht als das bessere Fahrzeug und kein schwerwiegender Grund genannt werden kann, dann hätte er die letzte Entscheidung zu sagen: Dieses Fahrzeug geht dort jetzt hin.

Vorsitzender: Herr Benker!

Abg. Benker: Ich habe noch mal eine Nachfrage, und zwar zum zeitlichen Ablauf mit diesem Abgleich, den Sie natürlich nicht mit Herrn Lüder, sondern mit Herrn Krinke gemacht haben. Sehe ich das richtig?

Herrmann: Ich habe Herrn Krinke beauftragt, einen Handlungsablauf zu schreiben

anhand der Unterlagen des ZMK, am 27. morgens.

Abg. Benker: Insofern können Sie also nicht mit Herrn Lüder gesprochen haben, sondern wenn, dann haben Sie mit Herrn Krinke gesprochen?

Herrmann: Genau so ist das richtig. Zu dem Zeitpunkt - wie gesagt, das war so zwischen 14:00, 15:00 Uhr; da ist Wachwechsel beim BGS -, da hat der Herr Lüder dort weitergemacht. Zu dem Zeitpunkt fielen auch diese beiden, die ich vorhin nannte, 14:19 Uhr und 14:25 Uhr, wo ich definitiv gesagt habe: Diese beiden nehmen wir nicht rein.

Abg. Benker: Aber die Anweisung auf den Abgleich erfolgte doch schon gegen Mittag, haben Sie vorhin gesagt.

Herrmann: Ja, so etwa zwischen - - um 10:00 Uhr. Dann fing Herr Krinke auch an zu schreiben. Vermutlich, so vermute ich das jetzt, daß Herr Lüder das gesehen hat, daß diese Zeiten da nicht drin sind, und hat das wahrscheinlich mit ihm besprochen. Ich habe in dem Moment gesagt - - kam mit dem Protokoll rüber, habe die beiden Zeiten markiert vom 27., habe gesagt: Diese beiden nehmen wir nicht rein. - Das wird er möglicherweise durcheinandergebracht haben. Das kann aber auch Herr Krinke so bestätigen.

Abg. Benker: Ich habe das eben auch falsch verstanden; denn Sie haben bisher geschildert, daß es praktisch bis Mittag mehr oder weniger erledigt war, die Anweisung an Herrn Krinke. Dort ist ja vorgehalten worden, daß die 0:50-Uhr-Passage, die ja dort schon mal genannt worden sein muß von Herrn Krinke, zumindest strittig in der Luft war. Oder ist sie da nicht genannt worden?

Herrmann: Die ist da definitiv nicht genannt worden. Und die Protokollierung beziehungsweise das Aufschreiben des Handlungsablaufs lief fortwährend weiter. Es ist nicht so, daß das stillstehend war. Das waren ja auch - - Alle haben etwas zusammenge-

schrieben, und der hat das dann zusammengefaßt. So schnell sind unsere Leute nicht, die Sekretärinnen, daß sie die in Sekundenschnelle dort notiert haben.

Abg. Benker: Ja, aber das irritiert mich dann noch mehr, weil sekundenschnell Sie praktisch zwei Meldungen ausgeschieden haben, die nämlich um 14:00 Uhr erst passiert sein können, weil um 12:20 Uhr erst die Leine gebrochen ist und um 14:00 Uhr erste Schleppverbindung wiederhergestellt worden sein soll. Sie haben die Meldung um 14:19 Uhr und um 14:25 Uhr bereits sofort praktisch gestrichen. Das verstehe ich dann nicht.

Herrmann: Ich habe nicht gesagt: 14:00 Uhr. Ich habe gesagt: in dem Zeitraum. - Es ist auch um 14:00 Uhr noch was keine Leinenverbindung hergestellt worden.

Abg. Benker: 14:19 Uhr haben Sie dann gesagt: „Schleppleine gebrochen. Wie verfahren wir weiter?“, und 14:25 Uhr - habe ich mir nur als Stichwort notiert -: Schleppverbindung. - Die beiden Meldungen hatten Sie doch vorhin zitiert als herausgenommen.

Herrmann: Wenn ich meine Schleppverbindung, dann haben wir über ein Arbeitsgespräch gesprochen, wie die Schleppverbindung aufzubauen ist, nicht als definitive Schleppverbindung, die irgendwo da ist. Da gab es keine Schleppverbindung.

Abg. Benker: Das ist richtig, weil sie um 12:20 Uhr gebrochen war.

Herrmann: Richtig.

Abg. Benker: Aber wenn Sie sagen, daß das nicht sekundenschnell entschieden worden ist, dann ist das genau eine Maßnahme, die Sie sofort herausgenommen haben.

Herrmann: Ich habe gesagt, dieses Arbeitsgespräch, was dort mitgezeichnet beziehungsweise mitnotiert wurde, daß diese beiden Passagen da nicht mit reinsollen. Mehr habe ich nicht gesagt.

Abg. Benker: Gut. - Zweite Frage: Bei dem Begriff „unterschneiden“ geht man zunächst mal davon aus, daß die Meldung abgesendet worden ist, aber der Empfänger sie nicht aufgenommen hat. Anders geht das nicht. Ist das richtig so?

Herrmann: Wenn Sie das so definieren, dann vermute ich so, daß es dort in der Nacht so gelaufen ist, daß diese Nachricht beim BGS aufgelaufen ist und so beim ZMK nicht rübergekommen ist. Anders kann ich mir das nicht erklären.

Abg. Benker: Umgekehrt. Die erste Aussage war beim ZMK, wo gesagt worden ist: Die Meldung ist untergeschnitten. - Das heißt, der BGS hat sie abgesendet, und der ZMK hat sie nicht empfangen. So ist es richtig.

Herrmann: Das entspricht dem doch. Die Meldung ist beim BGS aufgelaufen auf dem Apparat, und wie die sich jetzt über Nacht dort unterhalten haben, was der rübergegeben hat - - der eine nimmt das Gespräch entgegen. Ob er den Inhalt so mitbekommt, kann man nicht sagen. Wie er ihn an einen Dritten weitergibt, welche Fragestellung sich daraus ergibt, kann ich nicht sagen. Ich kann auch nicht sagen, ob das Telefon zu dem Zeitpunkt nachts laut geschaltet war. Ich weiß es nicht.

Abg. Benker: Also, aus der Aussage - wenn ich mich richtig erinnere - war es laut geschaltet. Der zweite Punkt ist der: Sie hatten ja vorhin gesagt, daß die Feuerlöschmaßnahmen, die Brandbekämpfungsmaßnahmen da nicht richtig gewährt - - Sie hatten gesagt: untergeschnitten sind. Ich würde sagen, das ist dann eine unterschiedliche Wertung, weil ja zwei verschiedene Informationen drin waren. Die zweite war eben die Brandbekämpfung. Dieser Teil ist untergeschnitten, so sagten Sie. Ich sage jetzt mal: Da muß ja eine Wertung dann stattgefunden haben.

Herrmann: Das kann ich so nicht sagen. Ich habe nur gesagt: Ich vermute, daß, als Herr Marx mir den Inhalt sagte, am 5. Januar,

wäre nur die Frage danach gewesen: Habt ihr ein Fahrzeug vor Ort?

Der zweite Teil, der aus der Protokollierung hervorgeht, von diesem Gespräch, der eventuell zur Brandbekämpfung helfen könnte, der ist meiner Meinung möglicherweise untergeschnitten, daß das in der Übertragung nicht rübergekommen ist, sondern nur rübergekommen ist: „Habt ihr ein Fahrzeug vor Ort?“, oder der jetzt gefragt hat: Habt ihr einen vor Ort? - Nein, wir haben keinen vor Ort. - So kann ich mir das vorstellen. Ich kann es nicht definitiv sagen. Ich war ja nicht da.

Das letzte Gespräch, was ich mit dem ZMK in der Nacht hatte, das war so gegen 23:00 Uhr. Da ging es um den Fall „Ruby XL“.

Vorsitzender: Herr Hentschel!

Abg. Hentschel: Also, Herr Lüder hat berichtet, daß Herr Holtz um 5:00 Uhr etwa beim MRCC Bremen angerufen hat und nachgefragt hat nach der Position der „Pallas“. Das ist Ihnen bekannt?

Herrmann: Das ist mir bekannt, ja. Daher ja auch die Eintragung, die hier drin ist, 5:05 Uhr. Da ist die Information, so wie sie hier drinsteht - ich verlese sie noch mal -:

„Fahrzeugname: ‘Pallas’“

- Rufzeichen -

„treibt brennend auf Position ... dänischer Sektor. Besatzung wurde von dänischem Helikopter abgeborgen. Dänischer Schlepper ‘Nordsjøen’ ist vor Ort. Rettungskreuzer ‘Minden’ ist auf dem Rückmarsch. Rettungsaktion wird von Dänemark koordiniert.“

Abg. Hentschel: Es gab nun zwei Protokolle, ein Protokoll des BGS und ein Protokoll des Küstenwachzentrums. Ist das richtig?

Herrmann: Zu dem Zeitpunkt, ja.

Abg. Hentschel: Die Eintragung - - Sie sagten, als Sie morgens um 7:00 Uhr Dienst begonnen haben, sind Sie informiert worden und haben im Protokoll - - über die Eintragung von 5:05 Uhr sind Sie - - die war Ihnen bekannt?

Herrmann: Die war mir dann bekannt, als ich runterkam. Ich habe mir das Protokoll des ZMK angesehen und habe gesehen: Aha, seit 5:05 Uhr läuft da was. Aber zu dem Zeitpunkt keine Anfrage von unseren dänischen Mitarbeitern. Der dänische Rettungsschlepper war vor Ort. Erst um 7:19 Uhr, als die Dänen dann diesen Schlepper abzogen, in dem Moment erst sind sie an uns herangetreten beziehungsweise auch nur über das MRCC, nicht direkt.

Abg. Hentschel: Das heißt aber, daß diese Meldung, daß um 5:05 Uhr das Telefonat stattgefunden hat, in beiden Protokollen enthalten war, sowohl im ZMK-Protokoll als auch im BGS-Protokoll?

Herrmann: Das ist richtig.

Abg. Hentschel: Wie kommt es denn, daß in dem Abgleich der beiden Protokolle diese Meldung nicht aufgenommen wird?

Herrmann: Kann ich Ihnen so nicht sagen. Ich weiß es nicht. Ich habe nur Herrn Krinke gebeten, er möchte das Protokoll anhand der ZMK-Unterlagen aufnehmen. Ob das da jetzt in der Eile irgendwie unterschritten ist oder wie auch immer, ich weiß es nicht. - Sie meinen jetzt den Handlungsablauf?

(Zuruf des Abg. Kubicki)

Abg. Hentschel: Nein, Herr Lüder hat definitiv gesagt, daß das 5:05-Uhr-Gespräch nicht enthalten war.

(Zuruf des Abg. Kubicki)

Vorsitzender: Ihr Vorhalt, Kollege Hentschel, war nicht ganz korrekt.

Abg. Hentschel: Hat es um 5:05 Uhr zwei Gespräche gegeben?

(Zuruf des Abg. Kubicki)

Herrmann: Wenn man darüber Klarheit haben möchte, dann müßte man jetzt in die Bänder konkret reinhören oder einen Mitschnitt abfordern. Bisher sind keine Mitschnitte abgefordert worden.

Abg. Hentschel: Dann ist mir noch aufgefallen, daß Sie eben sagten, daß der Abgleich der Protokolle und die Gespräche, die Sie geführt haben, nach 14:00 Uhr stattgefunden haben.

Herrmann: Am 27., nachdem wir die Aufforderung hatten, einen Handlungsablauf zu ergehen, da habe ich gesagt: Wir nehmen das Protokoll des ZMK, führen jetzt einen Handlungsablauf, und dann sind alle Informationen dort eingeflossen, die dann eben übergeben wurden.

Was da jetzt zusammengeschrieben wurde in dem Zeitpunkt, das habe ich nicht kontrolliert.

Abg. Hentschel: Herr Lüder hat berichtet, daß er um 8:27 Uhr bereits nach Neustadt - -

(Abg. Benker: 8:37 Uhr!)

- 8:37 Uhr bereits nach Neustadt - - daß bereits seine Bedenken nach Neustadt geschickt hat und gesagt hat: Das stimmt nicht.

Herrmann: Kann ich nichts zu sagen.

Abg. Hentschel: Danke schön.

Vorsitzender: Herr von Hielmcrone!

Abg. Dr. von Hielmcrone: Sind Ihnen eigentlich die Einsatzmöglichkeiten auf dänischer Seite bekannt im Bereich der Nordsee?

Herrmann: Könnten Sie die Frage bitte wiederholen?

Abg. Dr. von Hielmcrone: Sind Ihnen die Einsatzmöglichkeiten Ihrer dänischen Kollegen im Bereich der Nordsee bekannt? Erste Frage.

Zweite Frage: Ist Ihnen auch, jedenfalls nach den Abmessungen, Größe und so weiter, die „Nordsjøen“ bekannt?

Herrmann: Habe ich ganz zu Anfang bereits gesagt. „Nordsjøen“ ist uns nicht bekannt. Die Kapazitäten dieses Schleppers sind mir nicht bekannt.

Für die Mitarbeiter des ZMK, vermute ich, war nur klar - - Dort hieß es: „Dort ist ein Rettungsschlepper vor Ort“, wo im gleichen Kontext benutzt wurde: Rettungskreuzer wurde abgezogen. - Da ist ein gewaltiger Unterschied dazwischen. Das eine ist ein Schlepper, das andere ist ein Kreuzer. Das eine ist eine reine Menschenrettungsgeschichte, das andere ist: Ein Schlepper ist vor Ort.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Ich muß da doch noch mal nachfragen, weil es der gleiche Themenkomplex ist, den Herr Kubicki auch angesprochen hat.

Nun handelt es sich ja bei diesem Geschehen in dem noch gerade dänischen Sektor keineswegs um ein statisches Geschehen. Es waren doch sicherlich auch die Windverhältnisse bekannt. Hätte es nicht auch einer Überlegung um 5:00 Uhr bedurft, wie sich das Geschehen hätte weiterentwickeln können und in der Tat ja auch weiterentwickelt hat, so daß man sich nicht darauf verlassen kann: „Die Dänen machen das schon“, uns interessiert das eigentlich nicht?

Herrmann: Zu dem Zeitpunkt, um 5:05 Uhr, hieß es, daß die Bergung insgesamt abgeschlossen war, vom MRCC wohl gemerkt

(Zuruf: Der Personen!)

- der Personen -, der Rettungsschlepper „Nordsjøen“ vor Ort ist und: Die Rettungsaktion - und jetzt: - wird von Dänemark koordiniert, wird koordiniert.

In der Regel war die Zusammenarbeit bisher gut. Das heißt, wenn von dort irgendwo etwas war und wir Hilfe - - oder Hilfe von

unserer Seite benötigt wurde - ich erinnere mich da mal an zwei Fischer oder sonstiges -, dann sind sie an uns herangetreten.

Vorsitzender: Herr Kubicki!

Abg. Kubicki: Herr Herrmann, Sie müssen jetzt dazu beitragen, daß meine Verwirrung aufgelöst wird. Sie haben gesagt, das letzte Gespräch mit dem ZMK telefonisch hätten Sie um 23:00 Uhr geführt am - - Ich will mich nicht auf die Minute - - Dann haben Sie in der Nacht kein Telefonat mehr geführt, sondern Sie sind um 7:00 Uhr dann zu Ihrem Dienst erschienen.

Herrmann: So ist es richtig.

Abg. Kubicki: Wann haben Sie entschieden, daß die „Neuwerk“ Stand-by bleiben soll?

Herrmann: Das ist bereits am 25. - - Denn die „Oceanic“ ist hinbeordert worden, hat dann auch die Schleppverbindung aufgenommen.

Abg. Kubicki: Also, Sie haben das Stand-by entschieden im Hinblick auf die „Ruby XL“ und nicht - -

Herrmann: Auf die „Ruby XL“, richtig, auf den Schleppzug „Ruby XL“; der hatte nachts die Order, sich in Richtung Deutsche Bucht zu begeben - Bestimmungsort war sowieso Bützfleth - und dort erst einmal zu halten, bis klar war, daß die „Ruby XL“ reingeschleppt wird, weil er auch - - Hier war auch der Druck seitens dieser Vertragsschlepper „Waker“ oder „Alex Gordon“, die noch nicht einmal vor Ort waren beziehungsweise dann später dann hinterherliefen, daß sie den Schleppzug übernehmen wollten, was uns aber aus Sicherheitsgründen so nicht koscher erschien; denn bei so einem schweren Wetter kann man keinen Schleppzug übergeben. Und parallel eine Schleppverbindung aufbauen unter diesen Witterungsbedingungen ist so gut wie unmöglich.

Deshalb war auch weiter die Entscheidung: Der Anhang „Ruby XL“ - ich betone hier noch mal: fünfmal so groß - bleibt an der

„Oceanic“ dran, bis entschieden wird: „Geht er mit rein, ja oder nein?“, und „Neuwerk“ bleibt Stand-by. „Neuwerk“ hat das schwere Geschirr an Deck gehabt.

Abg. Kubicki: Jetzt verstehe ich das. - Sie müssen auch die Fragen der Ausschußmitglieder verstehen, weil das ja teilweise sehr einleuchtende sind.

Wir haben uns vorgestellt und stellen uns das auch so vor, daß, wenn irgendwas passiert, wenn also beispielsweise eine Meldung kommt, die da lautet: „brennendes Schiff, führerlos“, so was wie eine erhöhte Warn- oder Alarmbereitschaft stattfindet. Das ist das, was Herr Lüder uns auch gesagt hat. An sich hat er sich gewundert, daß er da sitzt. Er hat gesagt: Ich bin ja selbst auch Seemann und weiß, Nordwestwind mit Sturmstärke, da kommt was auf uns zu. - Also, irgendwie hat er sich gewundert, daß nicht ein bißchen mehr passiert ist als das, was passiert ist. Dieses Wundern, das teilen wir natürlich im nachhinein, wobei das möglicherweise mit dem konkreten Geschehen nicht unmittelbar was zu tun hat. Aber wir teilen es jedenfalls, daß irgendwie zwischen 0:49 Uhr und 7:39 Uhr - oder so was - relativ wenig passiert ist.

Herrmann: Das ist richtig. Das kann ich jetzt im nachhinein so nachvollziehen. Aber ich kann nicht sagen, wie das jetzt in der Nacht - - was da abgelaufen ist.

Abg. Kubicki: Ja, klar. Aber - -

Herrmann: Wenn diese Frage immer so definiert überkommt: „Habt ihr dort ein Fahrzeug vor Ort?“ - so ist es ja auch vom MRCC - - Das heißt, ich weiß auch bis zum heutigen Zeitpunkt nicht, ob das SOK das MRCC gebeten hat, uns zu informieren oder um Hilfe zu bitten - das weiß ich nicht, kann ich nicht sagen -, oder ob das nur eine Information des MRCC - - einfach nur als Information übergeben wurde.

Abg. Kubicki: Die nächste Frage wäre doch dann gewesen, jedenfalls beim ZMK: Wie

lange brauchen wir, um mit einem ordentlichen Fahrzeug vor Ort zu kommen, wenn es denn sein müßte? Also, man kann ja nicht ausschließen, daß so was dann passiert. Die Frage: „Habt ihr ein Fahrzeug vor Ort?“, kann ich ja mit Nein beantworten. Damit ist aber die Frage nicht endgültig abgearbeitet, sondern sie müßte konsequenterweise beantwortet werden: Wir bräuchten, weil wir die Fahrzeuge da und da haben, drei, vier, fünf, sechs Stunden, und was kann in diesen drei, vier, fünf, sechs Stunden im Worst-case-Fall eigentlich passieren?

Das heißt - so habe ich mir das bisher vorgestellt; offensichtlich bin ich da falsch davor -: Wenn eine solche Meldung kommt, geht einer an die große Seekarte, sagt: „Ich habe Orkanstärke 9. Worst case - keiner kann ihn halten - ist nach vier Stunden das Schiff da und da. Wie lange braucht ein Schlepper von uns mit ausreichender Kapazität, um dort hinzukommen?“ Unabhängig von der Frage, ob ich ihn so einsetzen will, sondern nur erst mal zum Abklären der Potentiale, die ich habe, der Möglichkeiten, um schnell anschließend reagieren zu können, und diese ganzen Fragen, die ich ja jetzt noch abarbeiten kann, wo ich noch nicht im Einsatz sein muß - - um diese Fragen abzuarbeiten; denn wenn es nachher wirklich hart auf hart kommt, dann fehlt mir im Zweifel die Zeit auch für eine ordentliche Koordinierung.

Vorsitzender: Aber da brauchen Sie, Herr Herrmann, nun nicht drauf zu antworten.

Herrmann: Das ist richtig. Ich - -

Abg. Kubicki: Darauf brauchen Sie nicht zu antworten. Ich habe bisher gedacht, ich habe wirklich bisher so gedacht, und so dachten wahrscheinlich auch die, die es eingerichtet haben, die Politiker.

Herrmann: Nein, das Küstenwachzentrum ist kein Not- oder kein Unfallmanagementorgan.

Abg. Kubicki: Gibt es denn überhaupt - - Gibt es bisher nicht, ein Unfallmanagementorgan?

Herrmann: Das Unfallmanagement liegt in den Händen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung. Die Gebiete sind aufgeteilt, wo die einzelnen Wasser- und Schifffahrtsämter zuständig sind. Wenn etwas aufläuft, dann geht es in die Zuständigkeit des jeweiligen Wasser- und Schifffahrtsamtes.

Abg. Kubicki: Das hätte jetzt konkret bedeutet, WSD Nord ist hier - -

Herrmann: In diesem Fall war es aber noch im dänischen Sektor. Ich weiß es nicht, was da untereinander unter den Kollegen diskutiert oder besprochen worden ist. Das kann ich so nicht sagen.

Abg. Kubicki: Herr Herrmann, ich will meine Frage deutlicher machen. Wenn ich eine Meldung kriege: „Brennendes Flugzeug stürzt ab, Jumbo, ist aber noch über Frankreich“, dann würde doch bei uns keiner auf die Idee kommen zu sagen: „Wir müssen uns mit der Frage nicht mehr beschäftigen, weil es noch über Frankreich ist“, sondern meine Frage ist: Es muß doch irgendeine Stelle geben, die sich mit der Frage beschäftigt: „Worst-case-Szenario, wo haben wir Einsatzkräfte? Wohin entwickelt sich möglicherweise was?“, damit ich rechtzeitig dann reagieren kann, wenn es drauf ankommt.

Wenn Sie sagen - was ich ja verstehe -, zuständig ist die jeweilige WSD, dann wäre die Frage: Kommen solche Informationen denn dann an die Unfallmanagementstelle, das heißt, leitet das ZMK dann sofort das Gefahrenpotential zur Aufnahme im Unfallmanagement an die zuständige WSD weiter?

Herrmann: Das ist der Regelfall, und das ist auch richtig so. Nur, hier, vermute ich, sind die Leute davon ausgegangen: Der Fall ist in Dänemark so unter Kontrolle.

Vorsitzender: Frau Spoorendonk!

Abg. Spoorendonk: Ich hatte auch noch dazu eine Nachfrage. Ich formuliere das denn noch - -

(Zuruf des Abg. Kubicki)

- Ja, das ist klar. Aber das brauche ich ja jetzt nicht zuzugeben. Ich wollte nämlich noch mal hören: Ist das jetzt richtig verstanden, daß das ZMK keine eigene Lagebeurteilung oder eigene Kursberechnung durchführt, wenn denn jetzt so ein Havariefall gemeldet ist? Soll ich das so verstehen, daß keine eigenen Beurteilungen durchgeführt werden?

Herrmann: Wenn das ZMK eine Meldung bekommt, dann wichtet und wertet es diesen Fall und zieht daraus die Schlußfolgerung: Was ist da zu tun? Der ZMK hat auch die Kompetenz, die ersten Maßnahmen sofort einzuleiten, bevor dann ein Verantwortlicher hinzugezogen wird beziehungsweise der Einsatzstab gebildet wird.

Aber in diesem Fall sind sie wahrscheinlich davon ausgegangen, daß es dort oben unter Kontrolle ist. Wie die Informationen - wie gesagt, es ging über dritte Hand - jetzt zu dem ZMK-Mann gekommen ist, kann ich jetzt nicht sagen. Ich kann auch nur hypothetisch sagen: Ich weiß nicht, wie diese - - wie die Handlung in der Nacht gewesen wäre, wenn der Anruf jetzt nicht bei 390, sondern bei 485 aufgelaufen wäre. Ich kann es nicht sagen. Das ist hypothetisch jetzt im nachhinein.

Abg. Spoorendonk: Aber Kursberechnungen an dieser großen Seekarte, von der vorhin die Rede war, führen Sie denn nicht durch?

Herrmann: Sie können nur die Wettersituation beobachten, die Stromsituation. Die Stromverhältnisse sind da oben in Nord-Süd-Richtung entsprechend der Tideverhältnisse. Die Windrichtung ist mit Westnordwest - - Sie war zu dem Zeitpunkt mehr Nordwest als West. Das heißt, es treibt irgendwo wann mal auf die Küste; das ist richtig.

Aber da man davon ausging, das ist noch weit draußen auf See, und es ist - oder vermute ich, daß man davon ausging - unter Kontrolle dort, der Schlepper ist vor Ort, das wird von Dänemark koordiniert - - Kann ich nur sagen, hat man so vermutet und nicht agiert. Ich kann es nur so sagen.

Abg. Spoorendonk: Man reagiert dann - -

Herrmann: Man reagiert dann, richtig, und infolgedessen Agierender, richtig.

Vorsitzender: Herr von Hielmcrone!

Abg. Dr. von Hielmcrone: Also, ich verstehe das richtig - ich will es jetzt nur noch mal wissen -, das Küstenwachzentrum ist kein Unfallmanagementorgan? - Das ist richtig. Aber das ZMK ist ein Unfallmanagementorgan. Ist das auch richtig?

Herrmann: Das ZMK ist eine Meldestelle, leitet die ersten Maßnahmen ein und übergibt diesen Fall dann an die originäre Zuständigkeit.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Das ZMK ist aber eine Institution des Wasser- und Schiffsamtes Cuxhaven, also auch dafür zuständig. Sie können doch da nicht jetzt das untereinander aufteilen.

Herrmann: Nein. Das ist richtig. Aber nicht jeder Fall ist in der Zuständigkeit des Wasser- und Schiffsamtes Cuxhaven, und er muß für alle gleich handeln. Das heißt, wenn etwas aufläuft, dann wird es sofort weitergegeben. Wenn das jetzt - ich sage es so - definitiv jetzt bei uns irgendwo gewesen wäre, dann wäre ich wahrscheinlich auch angerufen worden.

Abg. Dr. von Hielmcrone: War das denn nicht in Ihrem Zuständigkeitsbereich des Wasser- und Schiffsamtes Cuxhaven?

Herrmann: Zu dem Zeitpunkt war das Schiff noch im Zuständigkeitsbereich Dänemarks mit der Driftrichtung auf die deutsche Küste, das heißt Zuständigkeitsbereich Wasser- und Schiffsamt Tönning, und - das

sagte Herr Zacher hier auch - da gab es eine Abmachung, daß das Wasser- und Schiffsamt Cuxhaven dann tätig wird.

Abg. Dr. von Hiemcrone: So. Also, die Möglichkeit, daß es alsbald in dem Bereich sein würde oder anlanden würde, in dem das Wasser- und Schiffsamt Cuxhaven zuständig ist, wenn auch nur für das Wasser- und Schiffsamt Tönning, war vorauszu- sehen?

Herrmann: Vorauszusehen, wenn nichts passiert. Aber die Information, die da steht, hieß: Der Rettungsschlepper ist vor Ort und wird von Dänemark koordiniert. Das heißt, damit waren keine weiteren Informationen da.

Abg. Dr. von Hiemcrone: Gleichzeitig kannten Sie aber diesen Rettungsschlepper in Dänemark überhaupt nicht, wußten also gar nicht, ob er in der Lage gewesen wäre, diesen Unfall zu managen?

Herrmann: Da müssen wir davon ausgehen, daß in den normalen Fällen sich der Nachbar an uns wendet und um Hilfe bittet. Wenn das nicht geschieht, dann gehen wir davon aus, daß er das unter Kontrolle hat.

Vorsitzender: Herr Hentschel!

Abg. Hentschel: Wenn der Nachbar sich an Sie wendet und fragt, ob Sie ein Schiff frei haben, betrachten Sie das nicht als Nachfrage nach Hilfeleistung?

Herrmann: Der Nachbar hat uns nicht gefragt, ob wir ein Schiff frei haben. Das MRCC hat uns gefragt, ob wir ein Schiff in der Gegend haben.

Abg. Hentschel: Warum fragen die so was?

Herrmann: Weil die Zusammenarbeit mit dem MRCC so ist: Wenn ein Fall aufläuft und wenn es Seenotfälle sind, informiert uns das MRCC. Da wir eine Lagekarte haben im Küstenwachzentrum, werden dem MRCC die nächstgelegenen Fahrzeuge mitgeteilt, und das MRCC entscheidet dann, ob es das

Fahrzeug benötigt, ja oder nein. Die Mitglieder dieser Kommission haben sich auch vor Ort die Karte angesehen.

Abg. Hentschel: Mir ist irgendwie ein Gedanke gekommen. Wir hatten ja Herrn Köhler gefragt, was die vier Leute aus den verschiedenen Behörden, die das ZMK bilden, nachts machen.

Vorsitzender: Das Küstenwachzentrum, nicht das ZMK.

Herrmann: Jetzt muß ich fragen: Was meinen Sie, Küstenwachzentrum oder ZMK?

Abg. Hentschel: Das Küstenwachzentrum. Da sitzen vier verschiedene Behörden zusammen. Richtig?

Herrmann: Nachts sitzen dort nur drei Behörden.

Abg. Hentschel: Er hat hier von vier geredet.

Herrmann: Insgesamt sind vier vertreten, jetzt ab 1. Juli sogar die WSP mit einer Leitstelle als fünfte.

Abg. Hentschel: Er sagt, er ist Vertreter Einsatzleiter Zoll und hat viel Papierkram zu machen und so weiter. Insofern ist er immer sehr beschäftigt nachts. Kann es sein, wenn jetzt ein Fall auftritt, daß jemand meldet, daß da ein Schiff in Seenot ist, daß das als Störung der normalen Arbeit empfunden wird?

Vorsitzender: Das ist eine Frage, die kann doch der Zeuge Herrmann nicht beantworten.

Herrmann: Die Frage beantworte ich so nicht. Das ist unfair.

Abg. Hentschel: Das war nur eine Idee, daß das ursächlich damit zusammenhängt.

Vorsitzender: Herr Maurus!

Stellv. Vorsitzender: Herr Herrmann, Sie haben eben noch mal auf den Zuständigkeitsbereich hingewiesen, haben gesagt, in

diesen Gewässern war Dänemark zuständig. Es gibt ja hier den sogenannten DANGER-Plan. Die Havarie geschah in einem Bereich, der zur Soforteinsatzzone gehört. Wenn ich den Plan richtig gelesen habe - ich habe ihn jetzt leider hier nicht vorliegen -, dann steht dort auch, daß in der Soforteinsatzzone gemeinsames Handeln geboten ist. Meine Frage ist: Weshalb ist diese rechtliche Grundlage, dieses Abkommen eigentlich nicht berücksichtigt worden bei dem gesamten Verfahren?

Herrmann: Sie sprechen vom DANGER-Plan - das ist richtig -, und Sie meinen die Quick Response Area. Dieser DANGER-Plan basiert aber ausschließlich auf Gefahrgutverunreinigung, das heißt Umweltverschmutzung, das heißt, wenn dort schwere Ölverschmutzungen oder sonstiges im Wasser sind und treiben oder wie auch immer, betrifft nicht einen Schiffsunfall, betrifft nicht schiffahrtspolizeiliche Tätigkeit.

Stellv. Vorsitzender: Herr Herrmann, da schwimmt ein Dampfer ohne Besatzung, brennt. Da ist doch abzusehen, daß von diesem Schiff ebenfalls eine Umweltgefährdung ausgehen kann. Das mußte doch eigentlich sehr früh schon klargestellt sein.

Herrmann: Daß später mal eine Gefahr davon ausgehen kann - ich betone: kann -, das ist richtig. Aber zu dem Zeitpunkt war keine Umweltgefahr vorhanden.

Vorsitzender: Herr Kubicki!

Abg. Kubicki: Ich muß noch mal - Herr Herrmann, Sie müssen mir das nachsehen - eine wirkliche Verständnisfrage stellen. Und zwar will ich jetzt zitieren aus den beiden Passagen, die nicht mit aufgenommen waren in dem Protokoll, was uns vorher vorlag, die aber vom BGS kommen, also aus den BGS-Passagen. Das ist Seite 49 des Protokolls der 12. öffentlichen Sitzung.

„0:56 Uhr: Haben Sie ein Fahrzeug in der Nähe von der Position 17:31 Uhr? Feuer flackert wieder auf. Küstenwa-

che aufgrund der Wetterlage (WNW 9-10); kein Fahrzeug im Seegebiet. Für Küstenwache erledigt.“

„Die zweite Passage um 5:00 Uhr: ‘Alle Personen abgeborgen, Rettungsschlepper aus DK bleibt vor Ort, Seenotretter ‘Minden’ läuft zurück, Fahrzeug brennt lichterloh. Name des Fahrzeugs: ‘Pallas’ Unterscheidungssignal ‘Charly 6 Lima 09’, jetzige Position ... in der dänischen AWZ.“

Also, irgendwie hat sich ja die Gemengelage etwas intensiviert, von 0:56 Uhr bis 5:00 Uhr. Es ist nicht die Erklärung, der Schlepper hat ihn auf dem Haken, sondern bleibt vor Ort; im Prinzip driftet das Schiff, weil führerlos - Besatzung ist abgeborgen - -

Spätestens um 5:00 Uhr, denke ich, muß doch Ihrem Mitarbeiter im ZMK der Gedanke gekommen sein: Ich gucke mir die Karte an und sage: Wenn das noch zwei Stunden so weitergeht, dann haben wir das Ding am Hals, weil, dann hat es unsere Außenwirtschaftszone erreicht. - Jetzt muß ich doch gucken: Wie schnell kann ich welches Schiff jetzt in Marsch setzen, damit es vor Ort ist, wenn es denn soweit ist? Ich warte nicht erst, bis es unsere Grenze überschreitet, sondern ich schicke jetzt bereits ein Schiff los. Das ist die Frage, warum um 5:00 Uhr anhand der sich doch verändernden Meldungslage nicht Entsprechendes passiert ist, warum Sie eigentlich nicht aufgeweckt worden sind mit der Erklärung: „Da läuft was auf uns zu.“?

Herrmann: Die Frage kann ich Ihnen so nicht beantworten.

Abg. Kubicki: Aber Sie würden, wie ich auch, erwarten, daß man eigentlich so reagiert?

Herrmann: Das ist jetzt hypothetisch, wie die rübergekommen ist, wie die Information da war. Ich kann es so nicht sagen. Ich kann dazu nichts sagen. Dazu müssen Sie dann Herrn Holtz befragen, der zugegen war.

Abg. Kubicki: Das haben Sie im Protokoll selbst - - haben Sie ja danach nachgelesen noch mal. Das steht da ja und ist ja so aufgeschrieben worden um die Zeit. Die Meldung ist so aufgelaufen. Da alle gemeinsam am Tisch gegessen haben und da aufgrund dieser Meldung Herr Holtz auch veranlaßt worden ist von Herrn Lüder, noch mal beim MRCC nachzufragen, denke ich mal, ist den Beteiligten im Raum schon klargeworden, daß jedenfalls um 5:00 Uhr morgens die Situation brisanter ist als um 0:49 Uhr.

Herrmann: Das ist richtig. Aber es heißt dort auch, dänischer Schlepper vor Ort und wird von Dänemark koordiniert. Es ist kein - - Ich will versuchen, in einer Frage - - Ich kann das aber so nicht beantworten. Ich war nicht zugegen, und ich bin nicht informiert worden. Ich kann es so nicht sagen. Ich könnte jetzt sagen, ich hätte und und - - wie auch immer.

Vorsitzender: Das ist nicht notwendig.

Abg. Kubicki: Das sollen Sie auch gar nicht.

Vorsitzender: Das sollen Sie auf keinen Fall, konjunktivisch werden. - Herr von Hielmcrone!

Abg. Dr. von Hielmcrone: Mich wundert ja auch die Reaktion - ich halte es Ihnen auch noch mal vor -, wenn es denn heißt um 0:50 Uhr - einigen wir uns mal auf diese Zeit -: Habt ihr Schiffe vor Ort? - Dann wäre doch eigentlich die normale Reaktion gewesen: Was braucht ihr denn? - Das ist ja nicht gekommen. Haben wir nicht, und damit war der Fall erledigt. Das verstehe ich nicht, diese Reaktion. Oder ist das normal?

Herrmann: Ich kann es auch nicht verstehen. Auch in dem Protokoll, wenn Sie diese Gesprächsnotiz vom BGS sehen, wo er auch noch mal sagt - die Frage muß man auch sehen dabei -: Haben Sie den ZMK schon mal gefragt? - Ich kann nicht - - Ich weiß nicht, was das heißen soll, wie auch immer.

Ich kenne das nur vom Protokoll her. Ich habe das Band nicht gehört.

Vorsitzender: Danke schön. - Es liegen keine weiteren Fragen vor. Ich danke Herrn Herrmann und Herrn Drumm für ihre Bereitschaft, hier heute ausführlich Stellung zu nehmen. Ich wünsche Ihnen eine gute Heimfahrt.

Wir setzen die öffentliche Sitzung fort mit der Einvernahme des Zeugen Holtz. - Mir wird mitgeteilt, daß der Zeuge Holtz nicht erschienen ist. Ich weiß nur, er war vorhin im Hause und hat sich dann wegen erheblichen Unwohlseins aus dem Hause begeben. Er ist für 11:00 Uhr geladen gewesen.

Ich schlage dem Ausschuß vor, wir machen über die weitere Behandlung der Einvernahme des Zeugen Holtz unverzüglich eine nichtöffentliche Sitzung.

Ich bitte die Zuhörer, den Raum zu verlassen, und unseren bisherigen Zeugen Herrmann dann auch, in angemessener Frist den Raum zu verlassen. Danke schön.

(Unterbrechung: 12:51 bis 14:02 Uhr)

Vorsitzender: Meine sehr verehrten Damen und Herren, ich möchte die 31. (16. öffentliche) Sitzung des Untersuchungsausschusses fortsetzen. Ich bitte, die Kameras und Fotoapparate stillzulegen.

Vernehmung der Auskunftsperson Rainder Steenblock

Herr Minister, Sie kommen heute zum dritten Mal, diesmal auf Antrag der F.D.P.-Fraktion. Die Belehrung brauche ich nicht noch einmal durchzuführen, so daß wir sofort in die Befragung eintreten können. Ich gehe davon aus, daß die Fraktionen der Auffassung sind, daß Sie uns bisher über den Ablauf der Havarie und die Folgen schon zweimal berichtet haben, so daß der Ausschuß jetzt die Möglichkeit hat, in einer neuerlichen Fragerunde sein weiteres Informationsbegehren zu befriedigen.

Wer möchte anfangen? - Der Antragsteller! Herr Kollege Kubicki, ich gebe Ihnen das Wort.

Abg. Kubicki: Das ist bisher ja ganz unüblich; aber ich nehme das äußerst gerne wahr. Herr von Hielmcrone, das werden Sie verstehen. - Herr Minister, ich habe an Sie - ich gehe davon aus, daß Sie den Verlauf des Untersuchungsausschusses auch verfolgt haben oder haben lassen - die erste Frage: Ich habe vernommen, daß Ihre Staatssekretärin, Frau Berg - da habe ich eine Dissonanz festgestellt zu dem, was Sie uns am Anfang des Untersuchungsausschusses erklärt haben -, es nunmehr für einen Fehler ansieht, daß die Krisenzentrale des Innenministeriums erst so spät eingeschaltet worden ist und so spät genutzt worden ist. Ist das auch Ihre Auffassung, oder hat sich insoweit ein neuer Erkenntnisstand ergeben?

Steenblock: Ich habe natürlich auch die Arbeit des Ausschusses verfolgt, und mir ist dazu auch berichtet worden. Die Einberufung der Krisenzentrale war ja auch an vielen Punkten Gegenstand der Ausschußberatungen. Frau Berg hat - ich habe das nun nicht alles auswendig gelernt, aber wenn ich mich

richtig erinnere - erklärt, wir würden uns heute in einer vergleichbaren Situation anders verhalten, als wir es damals getan haben. Das ist etwas, was ich hier sinngemäß auch schon ausgeführt habe, daß ich glaube, daß die Einrichtung solch einer Krisenzentrale Sinn macht, völlig unbeschadet dessen, daß sich im faktischen Ablauf dessen, was gerade als Ölabwehrmaßnahmen von unserer Seite ergriffen worden ist, dadurch nichts Gravierendes geändert hat. Dieser Krisenstab hat ja auch unter der Leitung von Herrn Kesting getagt. Von daher ist ja im weiteren auch eine personelle Kontinuität da gewesen. Aber daß die Einrichtungen des Innenministeriums zu nutzen sind und daß ich, wenn ich heute entscheiden würde, auch früher dieses nutzen würde, das ist überhaupt keine Frage. Allerdings ist sehr deutlich gemacht worden, daß dadurch im Ablauf - historisch jetzt - der Ölabwehrmaßnahmen selber die Gefahrenlage nicht anders zu beurteilen ist, und die Maßnahmen, die getroffen worden sind, auch.

Abg. Kubicki: Herr Minister, ich habe im Protokoll vom 8. Februar - das ist dort Seite 13 - nachgelesen, daß Sie sich im Grunde seit Ihrem Einzug in den Deutschen Bundestag mit den relevanten Konzeptionen für die Sicherheit in der Deutschen Bucht befaßt hätten. Andererseits haben Sie geschildert - -

(Abg. Hentschel: Welche Seite?)

- Seite 13 des Protokolls vom 8. Februar 1999. - Waren oder sind Sie von dem Kompetenzwirrwarr, der sich seit Beginn der „Pallas“-Havarie abgezeichnet hat, überrascht worden, oder war Ihnen bekannt, daß sowas sein konnte?

Steenblock: In dieser Zeit im Bundestag war einer der Schwerpunkt, mit denen ich mich befaßt habe, die Sicherheit der Schleppkapazitäten und die Frage, wie das zu beurteilen ist, Hochseeschlepper in der Deutschen Bucht und vernünftig ausgebildete Mannschaften auf diesen Schiffen zu haben. Die Situation im Zentralen Meldekopf bzw. den beiden Sonderstellen dort ist nie

Schwerpunkt meiner Aufgabe gewesen. Ich habe ja an verschiedenen Stellen auch schon öffentlich deutlich gemacht, daß ich hier Handlungsbedarf sehe zu einer strafferen und mit einer eindeutigen Kompetenz- und Aufgabenzuweisung versehenen Organisation, gerade an dieser Stelle des Bundes.

Abg. Kubicki: Ich will die Frage, welche rechtlichen Möglichkeiten Sie oder Ihr Haus gehabt hätten, etwas zu tun, momentan nicht weiter problematisieren. Ich will nur eine Frage stellen: Haben Sie selbst oder die Leitung Ihres Hauses zwischen dem 25.10. und 10.11.1998 jemals nach Möglichkeiten geforscht oder gesucht, initiativ zu werden oder sich einzuschalten?

Steenblock: Wir haben natürlich die Maßnahmen, die der Bund ergriffen hat und wo ich weiterhin der Meinung bin, daß es auch in der Zuständigkeit des Bundes liegen sollte, diese Maßnahmen der Gefahrenabwehr zu ergreifen, was das Verhindern von Strandungen solcher Schiffe angeht - - Das hat sich ja deutlich gezeigt, das ist der zentrale Bereich von Gefahrenabwehr, daß man solche Schiffe auf See hält bzw. versucht, zu verhindern, daß sie an unsere Küsten kommen. Deshalb haben wir diese Maßnahmen des Bundes natürlich auch - ich will jetzt nicht sagen: in allen Details diskutiert - besprochen. Auch der Einsatz der „Oceanic“ bzw. der späte Einsatz der „Oceanic“ ist mal, aber auch erst im Nachhinein, diskutiert worden, weil bei uns die Informationen - zum Beispiel zu der Frage, ob die „Oceanic“, wenn sie dieses Schiff, das sie im Schlepp hatte, woanders geparkt hätte, vielleicht zu dem Zeitpunkt hätte einsetzen können, zu dem solche Entscheidungen getroffen werden könnten - nicht alle vorlagen. Ich bin im Grundsatz zu dieser Zeit davon ausgegangen, daß der Bund bei den Maßnahmen, die er ergriffen hat - wir haben uns ja über die Brandbekämpfung unterhalten, wir haben uns über die Schleppsituation unterhalten -, aktiv ist und nach bestem Wissen und Gewissen versucht, die Gefahrenabwehr zu organisieren. Hinterher sind bei uns auch

noch Details - im wesentlichen auch durch die Arbeit des Ausschusses hier und auch durch die Arbeit in Bonn - dargestellt worden, die meinen Eindruck verstärkt haben, daß hier die Bundesorganisation, gerade was Cuxhaven angeht, verändert werden sollte. Das sehe ich auch so, auch das Zusammenspiel oder auch die Struktur der ELG. Alles das ist etwas, wo ich - die Ministerpräsidentin hat dazu ja auch schon vorgetragen - Handlungsbedarf sehe. Den habe ich in der Schärfe minutiös nicht begleitend zu jedem Aktivwerden des Bundes so gesehen. Aber einige Punkte sind auch in unserem Haus diskutiert worden.

Abg. Kubicki: Herr Minister, ich stelle die Frage noch einmal konkret und bitte sie auch entsprechend konkret zu beantworten. Die Frage lautet: Haben Sie oder hat Ihre Staatssekretärin - wenn ja, mit wem - in der Zeit vom 25.10. bis zum 10.11.1998 jemals die Frage erörtert, wie die Zuständigkeitsverteilungen sind, ob Sie Möglichkeiten haben, selbst einzuschreiten, oder ob Sie sich Möglichkeiten verschaffen können, selbst initiativ zu werden?

Steenblock: Natürlich sind die Fragen der Zuständigkeit intensiv diskutiert worden.

Abg. Kubicki: Mit Ihnen?

Steenblock: Bitte?

Abg. Kubicki: Mit Ihnen?

Steenblock: Im gesamten Ministerium, natürlich auch mir mit.

Abg. Kubicki: Meine Frage war: Haben Sie oder Ihre Staatssekretärin?

Steenblock: Ja, natürlich sind diese Fragen der Zuständigkeiten in diesem Zeitpunkt zwischen dem 25.10. und 10.11. auch mit mir diskutiert worden. Die Frage, die Sie jetzt daran anschließen, ist die Frage, ob daraus hergeleitet worden ist, daß wir eine Möglichkeit gesehen haben, zu irgendeinem Zeitpunkt zu intervenieren in dem Sinne, daß Zuständigkeiten, die, wie wir gesehen haben,

beim Bund liegen, eventuell - - Ich weiß jetzt nicht, worauf Sie ansprechen. Das sollten Sie vielleicht noch mal konkretisieren. Es geht ja, nehme ich an, um die Frage von - wie heißt der juristisch exakte Begriff? - Notfallrecht oder irgendwie sowas. Wenn Gefahr im Verzug ist. Ich weiß es nicht; Sie sind sicherlich an dieser Stelle in der Begriffswahl eindeutiger, als ich es jetzt sein kann. Es ist nicht darüber diskutiert worden, daß Kompetenzen, die wir beim Bund gesehen haben, vom Land hätten wahrgenommen werden können.

Abg. Kubicki: Mit anderen Worten, die Frage, ob Sie eine Möglichkeit haben, die Entscheidung zu treffen oder auf sie maßgeblichen Einfluß zu haben - Bergen oder Löschen beispielsweise -, ist mit Ihnen nicht diskutiert worden?

Steenblock: Nein, ich habe etwas völlig anderes gesehen. Wir haben über die Möglichkeiten und die Notwendigkeiten, was zu tun ist, sehr intensiv diskutiert. Wir haben natürlich gerade über die Löschmaßnahmen auch vom Konzept her - das ging ja über einen sehr langen Zeitraum - und auch über das Bergen gesprochen. Es sind ja auch über die Vertragsgestaltung - das sind Verhandlungen, die die ELG geführt hat - Informationen in das Ministerium gegeben worden, und es sind Gespräche dazu geführt worden. Das ist selbstverständlich, auch zu den Fragen, die Sie angesprochen haben.

Abg. Kubicki: Herr Minister, Herr Preugschat hat in der 22. Sitzung - Seite 64 des Protokolls - erklärt: „Ich kenne ein Notfallkonzept des zuständigen Fachressorts nicht.“ Sie haben in der Vergangenheit immer von einem Notfallkonzept geredet. Gibt es eines?

Steenblock: Ich weiß nicht so genau; ich würde Herrn Preugschat gerne auch noch mal unsere Pläne zur Verfügung stellen. Natürlich gibt es das, was ich als „Notfallkonzept“ bzw. als Konzept für solche Notfälle dargestellt habe: die Ölabwehrpläne. Das ist ja der Zuständigkeitsbereich des Ministeriums bzw. der Staatlichen Um-

weltämter. Die gibt es selbstverständlich. Es gibt in dem Sinne nicht - ich glaube, Herr Kesting hat das auch schon mal dargestellt - ein Notfallkonzept, wo ein Drehbuch über bestimmte Szenarien geschrieben worden ist und sich die Mitarbeiter dann in vorgeschriebenen Räumen einzufinden haben, weil die Situationen einfach sehr unterschiedlich sind. Aber es gibt natürlich in unserem Zuständigkeitsbereich diese Konzepte oder Ölabwehrpläne und solche Sachen. Das würde ich Herrn Preugschat auch gerne zur Verfügung stellen. Er müßte es aber eigentlich auch kennen. Aber das ist nicht im Zuständigkeitsbereich der Katastrophenabwehr, sondern des Umweltministeriums.

Abg. Kubicki: Herr Minister Steenblock, dann möchte ich zu meinem Lieblingsthema kommen. Darauf werden Sie sich sicherlich vorbereitet haben. Das ist Ihre Aussage in der 6. Sitzung am 8. Februar 1999, Seiten 57/58. Dort haben Sie erklärt: „Herr Körner ist dann auf unseren Vorschlag hin von der ELG eingeladen worden“ - das war dieser Brandschutzexperte der Bundeswehr, über den wir ja auch schon mal im Parlament diskutiert haben - „und hat diese Brandbekämpfungskonzepte einer Plausibilitätsprüfung unterzogen.“ Jetzt kommt der Satz, der mich am meisten interessiert: „Das, was sich daraus ergeben hat, war dann auch wieder für meine Beurteilung Richtlinie.“ „Das, was sich daraus ergeben hat“, also aus der Plausibilitätsprüfung des Herrn Körner, von der er bis heute nichts weiß! Das, was sich daraus ergeben hat, „war dann auch wieder für meine Beurteilung Richtlinie“. Meine erste Frage an Sie ist: Was hat sich aus der Plausibilitätsprüfung des Herrn Körner für Sie ergeben? Das heißt, wer hat Ihnen mitgeteilt, was sich durch Herrn Körner im Hinblick auf die Plausibilitätsprüfung - der Mann war ja jetzt für Sie besonders wichtig - ergeben hat? Und was hat sich anschließend bei Ihrer Beurteilung als Richtlinie vollzogen?

Steenblock: Noch einmal zu dem ersten Teil Ihrer Frage: Herr Körner ist eingeladen worden zur ELG über das Innenministerium, so

wie es mir dargestellt worden ist, auf Empfehlung eines Mitarbeiters meines Hauses. Über das Innenministerium ist das dann gelaufen. So habe ich das jetzt vernommen. Er ist dann, weil er sehr kompetent in diesem Bereich ist, eingeladen worden. Sie können das und haben das sicherlich auch getan im ELG-Bericht nachlesen. Er hat sich dort sehr intensiv mit diesen Brandschutzkonzepten auseinandergesetzt aus seiner fachlichen Position heraus und hat das Konzept, das dort besprochen worden ist, dann auch gebilligt, so wie mir das berichtet worden ist. Ich glaube, es steht auch so im ELG-Bericht drin. Für mich war wichtig, daß dieses Konzept, nach dem dann auch vorgegangen worden ist, in Zusammenarbeit mit solch einem Experten, der nach dem, was ich erfahren habe, in diesen Fragen eine hohe Kompetenz hat, in der ELG abgestimmt worden ist und von ihm gebilligt worden ist. Das ist für mich das gleiche wie eine Plausibilitätsanalyse, nämlich eine intensive fachliche Diskussion des Konzeptes und ein Einvernehmen über dieses Konzept. Von daher war es für mich in der Akzeptanz dieses Konzeptes, in der inhaltlichen Überzeugung dann auch wichtig. Das war damals aus meiner Sicht der Gang der Dinge.

Abg. Kubicki: Herr Minister, wer hat Ihnen vorgeschlagen, daß Herr Körner hinzugezogen werden soll?

Steenblock: Ich kann das nicht mehr hundertprozentig sagen, weil in der Zeit ja viele Gespräche geführt worden sind. Meine Erinnerung ist so, daß es die Idee von Herrn Kesting war, Herrn Körner oder den zuständigen Beamten aus Neustadt, aus der technischen Marineschule in Neustadt, dort hinzuzuziehen, weil Herr Kesting wußte, daß dort Fachkompetenz gerade für solche Brandfragen wohl da ist. Wenn ich das richtig erinnere - das ist ein bißchen schwierig, aber es ist jetzt meine Erinnerung, so wie sie sich für mich jetzt darstellt -, hat Herr Kesting daraufhin mit dem Innenministerium Kontakt aufgenommen, um das abzusprechen, daß

dieser Mensch dann eingeladen wird und als Fachmann hinzugezogen wird.

Abg. Kubicki: Mit anderen Worten: Ich schließe daraus, wenn Ihre Erinnerung so ist, daß auch Herr Kesting Ihnen gesagt hat, daß Herr Körner ein fachkompetenter Mann in diesen Fragen sei. Oder ein Beamter aus Neustadt oder Neustadt überhaupt?

Steenblock: Das auf jeden Fall, ja.

Abg. Kubicki: Und Herr Kesting hat Ihnen anschließend auch darüber berichtet, zu welchem Ergebnis Herr Körner gekommen ist?

Steenblock: Aus der ELG-Sitzung heraus, daß dort Herr Körner hinzugezogen worden ist und das Konzept der Brandbekämpfung aus seiner Sicht heraus richtig fand, dort mit den Fachleuten in der ELG diskutiert hat und genau dieses Konzept auch plausibel, richtig, okay oder wie auch immer fand.

Abg. Kubicki: Und das ist Ihnen nach Ihrer Erinnerung auch so von Herrn Kesting berichtet worden?

Steenblock: Aus meiner Erinnerung heraus ja. Aber ich weiß nicht genau - -

Abg. Kubicki: Es geht jetzt nur um Ihre Erinnerung!

Steenblock: Aus meiner Erinnerung heraus ist dieses im Nachgang zur ELG von Herrn Kesting gesagt worden. Es kann aber auch sein, daß es Herr Wienholdt war oder ein anderer Beamter aus der Abteilung 4. Das kann ich heute mit Sicherheit nicht mehr sagen, die einzelnen Gespräche, die damals abgelaufen sind. Aber diese Information - das weiß ich noch - ist mir mitgeteilt worden, daß Herr Körner in der ELG, was das Brandbekämpfungskonzept angeht, diese Position sehr deutlich vertreten hat, dort auch inhaltlich, fachlich mitdiskutiert hat. Ich glaube, das wird auch in diesem ELG-Bericht so beschrieben. Ich kann Ihnen das aber jetzt nicht mit Komma und Seitenzahl sagen. Aber Sie haben die Berichte ja selber auch.

Abg. Kubicki: Wenn Sie gewußt hätten, daß Herr Körner mit Brandbekämpfungen dieser Art überhaupt keine Erfahrung hat, daß er solche Konzepte auch gar nicht beurteilen kann, weil er keine Erfahrung hat, daß er Ihnen geraten hätte, wenn er gefragt worden wäre, „holen Sie jemanden von der Feuerwehr“, hätten Sie sich dann anders entschieden?

Steenblock: Ich wußte ja, daß die Feuerwehr einbezogen ist. Von daher war das nicht die Alternative, sondern es ging darum, möglichst viele Leute einzubeziehen, die Sachverstand haben, nicht nur für diesen Fall, sondern für vergleichbare Fälle; denn von Experten erwarte ich, daß sie nicht nur für einen Fall kompetent sind, sondern daß sie ihr Wissen auch übertragen können auf solche Situationen, wie wir sie da vorgefunden haben. Dieses traue ich Experten einfach zu. Aber es war für uns nicht die Alternative, daß etwa die Feuerwehr oder zum Beispiel - in Anführungsstrichen - Ihre Lieblingsorganisation, weil Sie das gerade so nett sagten, die Hamburger Berufsfeuerwehr nicht einbezogen wurden. Darüber ist meines Wissens auch in der ELG gesprochen worden. Auch das findet sich, glaube ich, im Bericht der ELG wieder.

Abg. Kubicki: Herr Minister, nun ist ja nicht jeder deshalb Experte, weil er eingeladen wird. Manche glauben das ja. Aber die Frage ist doch: Ich habe es mit einer Schiffsbrandbekämpfung zu tun, die Ladungsbekämpfung ist, und nicht mit einer Schiffsbrandbekämpfung, die die Einwirkung von Munition und sonstiges ist. Herr Körner hat uns ja geschildert, daß das grundsätzlich etwas anderes ist, ob man ein Kriegsschiff löschen will oder ob man ein Handelsschiff löschen will; etwas grundsätzlich anderes. Die werden übrigens auch grundsätzlich anders gebaut. Wäre es denn nicht, wenn man einen Experten hinzuzieht, vielleicht doch interessanter gewesen, zunächst einmal zu fragen, ob er in diesem Bereich überhaupt Experte ist?

Steenblock: Ich glaube, die Hinzuziehung von Sachverstand, sofern sie nicht alternativ ist und man bestimmte Bereiche heraus läßt, ist in solch einem Prozeß hilfreich. Natürlich - Sie wissen das ja auch - war die Berufsfeuerwehr Cuxhaven einbezogen. Die Hamburger Feuerwehr ist nach meinen Informationen jedenfalls auch vom Hamburger ELG-Vertreter dort ins Spiel gebracht worden bzw. gefragt worden. Dieses Expertenwissen ist von unterschiedlichen Seiten eingebracht worden. Das halte ich auch für vernünftig. Wenn es alternativ gewesen wäre, wenn man sich bewußt entschieden hätte, nur einen zu nehmen und dafür andere Leute nicht zu befragen, von denen man gehört hat oder weiß, daß sie vielleicht etwas dazu beitragen könnten, das würde ich auch für problematisch halten. Aber meines Wissens ist keiner ausgegrenzt worden, von dem wir einen Hinweis haben, er könnte eventuell etwas zur Lösung dieser Situation beitragen.

Abg. Kubicki: Ich will Ihnen das nur kurz vorhalten, weil ich nach Ihrer Einschätzung frage. Seite 9 des Protokolls der 14. Sitzung vom 8.3.1999, Frage des Abgeordneten Schlie an Herrn Körner: „Liegen Ihnen Erkenntnisse vor, weil Sie vorhin sagten, die Feuerwehr hätte da aus Ihrer Sicht ja wahrscheinlich stärkere Kenntnis darüber, wie solche Brände zu löschen sind, liegen Ihnen also aus Ihrer Anwesenheit bei der ELG Erkenntnisse vor, warum die Feuerwehr nicht herangezogen worden ist?“ Antwort: „Das war mir unverständlich. Warum nun konkret diese Entscheidung gefallen ist, kann ich Ihnen nicht sagen.“

Meine Frage an Sie geht dahin - ich könnte jetzt mit Begriffen wie „Dienstaufsicht“ oder „Verantwortung“ operieren -, ob dann, wenn angeblicher Sachverstand hinzugezogen werden soll, nicht zunächst die Frage zu klären ist, ob der Sachverstand, der hinzugezogen wird, auch tatsächlicher Sachverstand ist.

Steenblock: Gerade diese Äußerung von Herrn Körner, daß er sagt, er wüßte jetzt

nicht, warum die Feuerwehr nicht hinzugezogen wurde, obwohl sie ja hinzugezogen worden ist, zeigt ja, daß er sich sehr verantwortungsvoll mit diesem Problem auseinandersetzt.

Abg. Kubicki: Herr Minister, die ist zu dieser Frage überhaupt nicht hinzugezogen worden.

Steenblock: Bitte?

Abg. Kubicki: Die ist zu dieser Frage überhaupt nicht hinzugezogen worden. Sie sollten das nicht einfach so hinstellen. Die Feuerwehr ist zu dieser Frage nicht hinzugezogen worden.

Steenblock: Der Brandbekämpfung dieses Schiffes?

Abg. Kubicki: Zu dieser Frage der Begutachtung des Konzeptes der Brandbekämpfung ist sie nicht hinzugezogen worden.

Steenblock: Aber Herr Kubicki, Sie wissen doch genau, daß gerade auch die Feuerwehr Cuxhaven sehr intensiv einbezogen war und im Grunde am Anfang dieses ganzen Geschehens mit beteiligt war.

Abg. Kubicki: Ich weiß zwar, daß sie mit beteiligt war, aber ich weiß, daß sie irgendwann schlicht und ergreifend mit ihrer Beteiligung aufhörte, weil niemand mehr sie wollte. Darüber hat sie sich ja beschwert; das war der Grund ihrer Beschwerde. Meine Frage an Sie - es gab ja wahrscheinlich auch einen ELG-Vertreter, der Ihrem Haus angehört - ist, ob Sie eine Erklärung dafür haben, warum das so geschehen ist.

Steenblock: Meine Informationen sind sehr deutlich, daß bisher noch keiner zu dem praktizierten Brandbekämpfungskonzept, das dort mit Fachleuten erörtert worden ist, eine plausible Alternative hat vorlegen können. Da bisher keiner eine plausible Alternative hat vorlegen können, gehe ich mal davon aus, daß mit den Fachleuten, die kompetent sind, gesprochen worden ist und daß dieses Konzept dann realisiert worden ist. Es geht

ja um das, was dort praktiziert worden ist und ob es dazu eine Alternative gab, die von irgend jemandem ins Spiel gebracht wird, und ob diese Alternative plausibel hätte greifen und den Schaden hätte minimieren können. Das ist für mich die konkrete, die praktische Frage, mit der wir uns auseinandersetzen mußten.

Abg. Kubicki: Es gab eine Alternative dazu; die ist auch vorgetragen worden, um Sie daran zu erinnern. Die wollte irgend jemand aus irgendwelchen anderen Gründen nicht. Es gab die Alternative, Schaum einzusetzen.

Steenblock: Aber es ist doch, glaube ich, mehrfach dargestellt worden, daß das keine Alternative war.

Abg. Kubicki: Ich sehe ein, daß Sie die nicht ergreifen wollten, oder wie auch immer. Daß es keine Alternative war, ist schlicht falsch.

Steenblock: Ich weiß jetzt nicht, über welchen Zeitpunkt der Brandbekämpfung Sie sprechen. Das Problem war doch - ich glaube, Herr Kubicki, wir haben uns schon mal darüber unterhalten -, daß wir in dieser Situation zunächst mal die Lukendeckel aufkriegen mußten, um diesen Brand zu bekämpfen, und bis dahin hauptsächlich kühlen konnten, von den kleinen Teilen der Decksaufbauten abgesehen. Um dieses zu machen, ist dann die „Barbara“ hinbeordert worden, weil man sonst diese Lukendeckel gar nicht aufgekriegt hätte. Das ist klar. Das Problem, das wir hatten, war ja, ein Konzept zu machen, mit Hilfe der „Barbara“ die Lukendeckel zu öffnen usw. Das war alles zu Zeiten, glaube ich, über die Sie jetzt gar nicht mehr reden, wenn ich Sie richtig verstanden habe.

Abg. Kubicki: Ich rede nicht nur über die Zeiten nach dem 18.11., sondern ich rede über die Zeit bis zum 10.11. Da ist die spannende Frage die: Wir reden nicht über Konzepte, die deshalb gegriffen haben, weil Alternativen zu dem Zeitpunkt gar nicht mehr da waren, weil Verträge geschlossen worden sind. Ich rede über die Zeit davor. Da war

meine Frage an Sie, an Sie als verantwortlichen Minister in der Zeit bis zum 10.11. Sie haben gesagt, Sie sind beraten worden von kompetenten Leuten. Jetzt habe ich Ihnen gesagt, die sind es gar nicht. Auch Herr Körner hat gesagt, er hätte sich Schaumlöschung vorstellen können.

Steenblock: Ich glaube, darüber hat es eine fachliche Debatte gegeben.

Abg. Kubicki: Mit Ihnen aber nicht?

Steenblock: Herr Körner hat mit mir persönlich darüber nicht diskutiert, nein.

Abg. Kubicki: Meine Frage war konkret an Sie als Person, was Sie bis zum 10.11. - - Denn das war Grundlage Ihrer Beurteilung, sagen Sie.

Steenblock: Ja, das war eine Grundlage dieser Beurteilung, diese Beratung in der ELG, wo einvernehmlich - so ist mir berichtet worden, so steht es auch im ELG-Bericht drin; ich wiederhole mich da etwas - ein Konzept festgelegt worden ist. Dieses Konzept ist für mich immer noch vernünftig und plausibel. Es ist für mich auch nicht erkennbar, daß es Alternativen gab, die eine ähnliche Plausibilität gehabt haben.

Abg. Kubicki: Ich habe zunächst keine Fragen mehr, Herr Vorsitzender.

Vorsitzender: Frau Spoorendonk?

(Abg. Spoorendonk: Keine Fragen!)

Herr Hentschel?

(Abg. Hentschel: Keine Fragen!)

Mir liegen zur Zeit keine weiteren Wortmeldungen vor. - Herr Schlie!

Abg. Schlie: Herr Minister, Sie haben uns in der 3. Sitzung - Protokoll Seite 17 - folgendes mitgeteilt - es geht um den 8.11. - :

„Ich selbst werde am Abend dann noch einmal ausführlich von dem Abteilungsleiter über die Situation infor-

miert. Seitens der ELG haben bis zu diesem Zeitpunkt Gespräche mit der Feuerwehr in Cuxhaven und der Feuerwehr in Hamburg stattgefunden.“

Ich habe dies Herrn Gellert von der Feuerwehr Cuxhaven in der Vernehmung in der 10. Sitzung am 22. Februar - Seite 92 des Protokolls - vorgehalten und ihn gefragt, ob es derartige Gespräche gegeben hat. Ich zitiere Herrn Gellert aus dem Protokoll: „Mit uns nicht.“ Können Sie den Widerspruch aufklären?

Steenblock: Mir ist aus der ELG berichtet worden, daß es solche Gespräche - aber ich weiß nicht, mit wem - gegeben hat.

Vorsitzender: Weitere Fragen, Herr Schlie?

(Abg. Schlie: Im Moment nicht!)

Herr Maurus!

Stellv. Vorsitzender: Herr Minister, ich komme noch einmal kurz auf die Ölabwehrpläne zurück. Sie sagten ja vorhin, Notfallpläne in dem eigentlichen Sinne, in denen Szenarien aufgearbeitet sind, hätten Sie nicht, aber Sie hätten Ölabwehrpläne. Sie machten hier auch deutlich, daß Sie der Meinung sind, daß diese Pläne auch im Innenministerium vorhanden sein müssen. Habe ich das so richtig verstanden?

Steenblock: Ich würde mich zumindest freuen, wenn der Leiter der Katastrophenabwehr, Herr Preugschat, die auch kennen würde; natürlich, ja. Aber ich weiß nicht, wodurch seine Aussage - Herr Kubicki hatte das ja gerade noch einmal angesprochen - zustande gekommen ist.

Stellv. Vorsitzender: Aber es ist ja wichtig, daß Ölabwehrpläne oder diese Pläne im Grunde genommen bei allen Akteuren, die im Geschehen sind, auch vorhanden sind, damit sie sich danach richten können, damit die Kommunikationslinien klar werden. In dem Zusammenhang war es ja nicht nur Herr Preugschat, der beklagt hat, daß diese Pläne nicht da sind. Ich zitiere jetzt mal aus der 16.

Sitzung am 15. März 1999. Da ist der Landrat Dr. Bastian gefragt worden, ob ihm die Pläne bekannt seien. Er hat gesagt: „Diese Pläne sind mir nicht bekannt. Ich weiß nur, daß es interne Pläne beim ALR gibt,...“ Ist es also so, daß Ihre Abwehrpläne lediglich interne Pläne sind?

Steenblock: Diese Pläne sind ja in den ALR's, zum Teil aber auch in den Staatlichen Umweltämtern - Sie haben darüber ja auch mit Herrn Kesting, glaube ich, ausführlicher diskutiert - vorhanden. Das sind Pläne, die sich zunächst darauf richten, bestimmte Szenarien von den verantwortlichen Leuten zu organisieren. Deshalb diese Telefonnummern, wer benachrichtigt werden muß usw.

Stellv. Vorsitzender: Also, sie richten sich nur auf interne Strukturen?

Steenblock: Als Grundlage der Organisationseinheiten, ja, natürlich. Aber ich kann das nicht überprüfen. Ich halte es aber für richtig - wenn Ihre Frage darauf zielt, ob den Kreisen zum Beispiel, und das gilt nicht nur für Nordfriesland, sondern auch für andere, diese Pläne nicht bekannt sind -, daß man ihnen diese Pläne bekannt macht. Das halte ich für vernünftig, wenn Ihre Frage daraufhin zielt.

Stellv. Vorsitzender: Im Rahmen der Gefahrenabwehr - daraufhin zielte in der Tat meine Frage - wäre es ja eigentlich erforderlich, daß diejenigen, die abwehren sollen, auch die Pläne zur Abwehr kennenlernen. Mir scheint, daß es so ist, daß wohl das Fachressort diese Pläne hat. Aber die Katastrophenabwehr beginnt beim Innenministerium und geht herunter bis zu den Ämtern. Da sind sie auch nicht da. Da gibt es diese Strukturen und diese Pläne und auch diese Meldewege nicht.

Ich habe dann noch eine weitere Frage. Die bezieht sich auf den Zeitraum, zu dem dieses Brandschutzkonzept erstellt worden ist. Die weiteren Ausführungen von Herrn Körner will ich gar nicht noch einmal mit in die Diskussion einführen. Was mir etwas sonderlich vorkam - ich bitte Sie, uns das noch mal zu

erklären -, ist, daß am 9. November 1998, als die Leitstelle kurz vor der Gründung stand, die Aufgabengebiete festgelegt worden sind. Da heißt es ausweislich des Vermerkes von X 436:

„Meldewesen und Dokumentation

- Dokumentation des Brandbekämpfungsablaufes sowie des Einganges und Ausganges von Meldungen
- Aufnahme und Weiterleitung von Meldungen innerhalb des Ministeriums für Umwelt, Natur und Forsten
- Absenden und Weitergabe von Meldungen an andere Dienststellen
- Sammlung von Informationen
- Zusammenarbeit mit den Verbindungspersonen anderer Stellen
- Mitwirkung bei der Öffentlichkeitsarbeit“

Anschließend kommen acht Punkte zu „Führung und Einsatzplanung“, zu „Hauswirtschaftswesen und Logistik“. Wenn jetzt solche Alarmpläne und Notfallpläne da sind, weshalb wurden dann diese organisatorischen Grundvoraussetzungen zur Abarbeitung eines solchen Falles noch einmal extra formuliert?

Steenblock: Um Klarheit zu schaffen, noch mal deutlich. Das ist ja nichts Neues, was dort niedergeschrieben ist. Aber es ist noch einmal zusammengefaßt worden zu dem Zeitpunkt.

Stellv. Vorsitzender: Das heißt also, die Notfallpläne waren vorher nicht klar genug? Oder wie darf ich das verstehen?

Steenblock: Es hat sich inhaltlich dazu an der Stelle nichts geändert. Aber es ist noch mal zusammengefaßt und deutlich gemacht worden, was bis dahin auch schon galt.

Vorsitzender: Herr Schlie!

Abg. Schlie: Herr Minister, noch mal zum Thema Brandbekämpfung. Sie haben uns ja heute auch noch mal mitgeteilt, daß Sie dieses Konzept für die Brandbekämpfung als plausibel erachtet haben.

Steenblock: Ja.

Abg. Schlie: Könnten Sie bitte noch mal - auch wenn es jetzt nach einer Wiederholung klingen mag - sagen: Das haben Sie begründet - wenn ich das bisher richtig verstanden habe - mit der Information, die Ihnen in Ihrem Haus mitgeteilt worden ist, daß dieses Brandbekämpfungskonzept rückgekoppelt worden ist mit der Feuerwehr Cuxhaven, mit der Feuerwehr Hamburg und Herrn Körner aus Neustadt. Ist das richtig?

(Zuruf von Abg. Hentschel)

- Ich würde den Zeugen gern selbst befragen. Vielen Dank.

Steenblock: Es hat dazu in der ELG ja eine intensive fachliche Beratung gegeben. Ich kann Ihnen nicht sagen, ob andere ELG-Mitglieder noch andere Experten, wie auch immer, telefonisch oder so, für ihre Meinungsbildung herangezogen haben.

Abg. Schlie: Das interessiert mich auch nicht.

Steenblock: Weil Sie nach der Summe dieser Experten fragten.

Abg. Schlie: Nein, nein, ich habe gefragt - Sie können ja jetzt nicht theoretisch beantworten, was dort vielleicht alles in der ELG abgelaufen ist - nach Ihrem eigenen Kenntnisstand. Sie hatten ja gesagt und haben uns das ja hier auch schon einmal dargestellt, daß Sie dieses Brandbekämpfungskonzept selber für plausibel hielten.

Steenblock: Ja.

Abg. Schlie: Ich wollte jetzt gerne wissen, aufgrund welcher Darstellungen Ihrer Mitarbeiter Sie dazu gekommen sind, daß hier eine solche Plausibilitätsprüfung stattgefunden

den hat, und habe da zitierenderweise diese drei Gruppen genannt.

Steenblock: Ja, das ist richtig. Hinzu kamen das Beratungsergebnis der ELG und auch die Diskussionen, die bei mir im Hause dazu geführt worden sind von den Mitarbeitern bei uns. Aber die zentralen Punkte sind diese Kommunikation und Beratung, die in der ELG dazu geführt worden sind und die für mich auch immer noch, auch heute noch, eigentlich alternativlos sind. Dieses Konzept hat im Grundsatz funktioniert, mit all den Schwierigkeiten, die es da zu überwinden galt.

Abg. Schlie: Sie haben sich also zu diesem Zeitpunkt auch verantwortlich gefühlt für die Brandbekämpfung?

Steenblock: Ich habe natürlich in diesem ganzen Bereich immer Verantwortung gehabt. Aber die Verantwortungsbereiche sind hier ja auch hinlänglich diskutiert, von ihrem rechtlichen Status her. Aber natürlich war das eine Frage, auch diese Brandbekämpfungsszenarien, die wir mitentscheiden mußten, weil es da unter anderem ja auch die Frage „Barbara“ gab als ein Teil dieses Konzeptes mit hohen Mittelbindungen usw.

Abg. Schlie: Ja, gut. Ich will es noch mal konkretisieren. Am 8. Februar haben Sie uns hier in der 6. Sitzung - Seite 42 - gesagt:

„Ich habe schon gesagt, das Konzept der Brandbekämpfung erschien mir schlüssig. Ich habe bisher jedenfalls von niemandem gehört, der andere Konzepte, die realistisch waren, vorgebracht hat.“

Daraus ergibt sich ja auch mit der von Ihnen dargestellten Plausibilitätsprüfung Ihres Ministeriums, daß Sie sich in diesem Fall für das Brandkonzept auch zuständig fühlten. Sie weichen da immer ein bißchen aus! Ich würde das gern mal bezogen auf diesen Punkt wissen.

Steenblock: So wie ich es damals formuliert habe, ist es richtig. Ich habe mich nicht als derjenige gefühlt, der allein dafür zuständig ist, wenn Sie das mit der Zuständigkeitsfrage meinen.

Abg. Schlie: Ich habe auch nicht gefragt, ob Sie alleine dafür zuständig sind, sondern ob Sie sich in Ihrer ministeriellen Verantwortung da zuständig fühlten.

Steenblock: Ja, natürlich, weil über die ELG dieses auch diskutiert worden ist, war das eine Frage, die sinnvollerweise mit mir auch besprochen worden ist.

Abg. Schlie: Danke.

Vorsitzender: Herr Hentschel!

Abg. Hentschel: Herr Minister, ich habe den ELG-Bericht jetzt hier. Da steht auf Seite 15:

„Hinsichtlich der Bergung des Schiffes und der Brandbekämpfung wurde die schon in Cuxhaven tätige schiffahrtspolizeiliche Einsatzgruppe aus nautisch-technischen Fachleuten der WSÄ Tönning und Cuxhaven in die ELG einbezogen. Ebenso wurden die in Cuxhaven anwesenden Vertreter des italienischen Betreibers, der Versicherung, des Maklers, zeitweilig der Cuxhavener Feuerwehr und schließlich Vertreter des Bergungsunternehmens mit eingebunden.“

Wie erklären Sie sich, daß dann ein Vertreter der Cuxhavener Feuerwehr gesagt hat, daß er nicht eingebunden worden ist?

Steenblock: Ich habe eigentlich die Erinnerung, daß ich das das letzte Mal schon nicht nachvollziehen konnte. Ich kann das in den Einzelheiten der Diskussion um diesen Bericht der Feuerwehr - Herr Kubicki hat das ja auch schon angesprochen - nicht so genau nachvollziehen, warum hier der Eindruck bei der Cuxhavener Feuerwehr entstanden ist, ihre fachliche Beratung sei vielleicht nicht so gewünscht oder sie sei nicht einbezogen

worden. Nach meiner Kenntnis der Vorgänge war es so, daß die Kompetenz aus Cuxhaven, was die Feuerwehr angeht, einbezogen worden ist in den Prozeß, ohne daß ich jetzt jeden Tag, an dem das passiert ist, referieren könnte. Aber die Feuerwehr Cuxhaven war nach meiner Kenntnis ziemlich von Anfang an des Unfallgeschehens eigentlich beteiligt.

Abg. Hentschel: Dann zitiere ich weiter von Seite 22 des ELG-Berichtes zum Brandbekämpfungskonzept:

„Diese Vorgehensweise wurde sowohl von dem der ELG zur Verfügung stehenden Experten des Büros Möller & Partner, Bremerhaven, als auch von dem kurzfristig hinzugezogenen Leiter des Brandabwehrdienstes der Bundesmarine Neustadt/Holstein ...“

- Das ist der Herr Körner, von dem wir geredet haben.

„Eine Alternative zu dieser Vorgehensweise wurde auch von dem über den Hamburger ELG-Beauftragten angesprochenen Leiter der Hamburger Feuerwehr nicht genannt. Auch von den Möglichkeiten, gegebenenfalls ergänzende Vorschläge unmittelbar an die ELG zu übermitteln, wurde von dieser Seite kein Gebrauch gemacht.“

Dann auf Seite 25:

„Die Einzelheiten der Zusammenarbeit“

- hier geht es auch um die Unterstützung der Brandbekämpfung -

„wurden am 18.11.1998 an Bord der ‚Kiel‘ zwischen den ELG-Beauftragten sowie Mitarbeitern des die ELG beratenden Büros von Kapitän Möller & Partner mit dem an Bord der ‚Kiel‘ befindlichen Feuerwehreinsatzleiter der Feuerwehr Kiel, dem Chemiker Herrn Dr. Kirchhoff, und dem Einsatzleiter der Firma Wijismuller,

Herrn Bram Sperling, abgesprochen. Dabei wurde auch einvernehmlich festgelegt, keinen Schaum zur Brandbekämpfung einzusetzen, sondern ausschließlich mit Wasser zu arbeiten.“

Halten Sie die Heranziehung dieser Fachleute für ausreichend, oder wäre es nicht notwendig gewesen, weitere Fachleute heranzuziehen?

Steenblock: Nach meiner Kenntnis, so wie sie damals war, vor allem weil ja auch, wenn Sie sich erinnern an die Situation, ein sehr hoher Druck war, zu Entscheidungen zu kommen, war die Entscheidung über das Brandbekämpfungskonzept aus fachlicher Sicht für mich jedenfalls sehr wohl abgewogen und auch aufgrund des hinzugezogenen technischen Sachverständes abgesichert. Ich glaube, daß es sicherlich auf der Welt auch noch andere Leute gibt, die klugerweise etwas dazu sagen können. Aber in einer Situation, wo ja auch gehandelt werden muß, und wo es nicht darum ging, in eine Situation zu kommen, daß man eine wissenschaftliche Arbeit dazu anfertigt, war sehr viel Sachverstand in diese Entscheidung eingebunden.

Abg. Hentschel: Danke, ich habe keine weiteren Fragen.

Vorsitzender: Herr Kubicki!

Abg. Kubicki: Ich habe eine etwas perspektivische Frage, weil mir bei der Aussage von Herrn Kesting hier vor dem Untersuchungsausschuß und vor dem Umweltausschuß des Deutschen Bundestages aufgefallen ist, daß es unter Umständen eine differenzierte Sichtweise gibt. Denn er hat ausweislich des Protokolls der Sitzung des Umweltausschusses des Deutschen Bundestages hinsichtlich der Durchführung der ELG-Richtlinie erklärt, die administrativen Aufgaben in diesem Bereich und die schwerpunktmäßig entstehenden politischen Aufgaben seien den Ländern zugewiesen, während er uns erklärt hat, daß die operative Umsetzung dieser Maßnahmen beim Bund läge. Ich will das gar nicht weiter kommen-

tieren. Meine Frage ist nur perspektivisch: Gesetzt den Fall, es geschieht etwas Ähnliches wie im letzten Jahr mit der „Pallas“ in diesem Jahr - der November liegt ja vor uns -, würde Ihr Haus dann genauso reagieren wie bisher, oder würden Sie von Ihren Möglichkeiten Gebrauch machen, beispielsweise den ELG-Vertreter des Landes Schleswig-Holstein stärker als bisher zu instruieren? Ich habe eigentlich den Eindruck gehabt, das ist ein selbstbefeuchtendes Gremium. Würden Sie also als Minister von Ihren Möglichkeiten Gebrauch machen, Entscheidungen zu treffen, was Sie in einem Punkt ja getan haben, wie ich gehört habe, mit dem Einschlängeln? Das war ja gegen den geballten Sachverstand und trotzdem wirksam. Also, würden Sie von Ihren Möglichkeiten, von denen ich glaube, daß Sie sie haben, stärker Gebrauch machen, oder würden Sie es genauso machen wie bisher?

Steenblock: Das ist eine Frage, die man nicht grundsätzlich beantworten kann. Ich könnte natürlich im Grundsatz sagen: Natürlich, ja. Aber die Frage stellt sich immer in solchen Situationen nach dem konkreten Handeln. Bei den zentralen Fragen, die ich in der „Pallas“-Havarie und den Folgen gesehen habe - wie kann man den Bergungsvorgang optimieren, wie kann man ein Brandbekämpfungskonzept realisieren, das unter diesen Bedingungen vernünftig ist -, sah ich für mich keine Notwendigkeit der Intervention gegenüber dem, was veranlaßt worden ist. Ich glaube, darüber sind wir uns ja auch alle einig, daß, was die Strukturen angeht, in denen man handelt, Veränderungen notwendig sind. Da stimme ich Ihnen völlig zu. Ich bin selber ein bißchen unsicher, ob es gelingt, auf allen Ebenen bis zum Herbst die notwendigen Entscheidungen zu treffen, weil da ja auch der Bund ein Partner ist, der mit seiner Kommission wahrscheinlich erst im Herbst fertig ist. Da, glaube ich, sind wir alle jeweils gefordert, in den Strukturen, in denen wir arbeiten, auch Druck zu machen. Deshalb fahren wir ja zur Zeit noch in den Strukturen weiter.

Ich glaube allerdings nicht, daß die Charakterisierung der ELG, so wie Sie sie gerade dargestellt haben, der Intensität, mit der dort gearbeitet worden ist, Rechnung trägt. Ich bin sehr wohl der Meinung, daß diese Struktur geändert werden muß. Sie ist tatsächlich sehr ambivalent und deshalb nicht so schlagkräftig, wie ich mir das wünsche. Deshalb würde ich aufgrund der Erfahrungen, die wir gemacht haben, wie auch im Punkt der Krisenzentrale, sicherlich sagen, daß ich den Diskussionsprozeß in der ELG auch weiterhin, genau wie beim letzten Mal, sehr differenziert beurteilen und gucken würde, wo ich aufgrund meiner Einschätzung zu einer anderen Position komme oder wo ich meine, daß es richtig ist. Bei der Brandbekämpfung halte ich das im Grundsatz für richtig, was dort gelaufen ist. Auch die Entscheidung hinsichtlich der Bergung, also des Versuchs, als Schwerpunkt zu schleppen und nicht so sehr die Brandbekämpfung an dieser Stelle, sondern zu versuchen, das Schiff dort wegzubekommen, fand ich richtig. Bei dem Schlängeln hatte ich eine andere Einschätzung. Da fand ich das nicht richtig, was die entschieden hatten. In der Form würde ich mich sicherlich sehr intensiv weiterhin einmischen.

Abg. Kubicki: Meine letzte Frage: Ich habe Sie dann hoffentlich richtig verstanden, daß Sie Ihre Möglichkeiten der Supervision - man nennt sie auch Aufsicht - anders als bisher wahrnehmen würden, intensiver als bisher? Anders ist der falsche Ausdruck; intensiver als bisher.

Steenblock: Dazu würde ich mich jetzt mal nicht hinreißen lassen, Ihnen da zuzustimmen, sondern die Frage der Aufsicht ist, glaube ich, schon vernünftig geregelt worden. Es gibt andere Bereiche, wo ich es deutlich anders machen würde als bei diesem Fall. Das habe ich ja auch schon häufiger öffentlich dargestellt. Das ist die Frage der Transparenz bestimmter Entscheidungen, der Öffentlichkeitsarbeit, wo ganz andere Strukturen notwendig sind in solch einem Fall, um eine begleitende Öffentlichkeitsar-

beit zu machen. Das ist gar keine Frage, auch was meinen persönlichen Anteil daran angeht. Aber die Frage der Aufsicht, wenn Sie diese Frage so stellen, als hätte ich an dieser Stelle meine Aufsichtspflichten verletzt, dann würde ich dem heftig widersprechen.

Abg. Kubicki: Keine weiteren Fragen.

Vorsitzender: Danke schön. - Es liegen keine weiteren Fragen vor. Herr Minister, herzlichen Dank, daß Sie uns zum dritten Mal zur Verfügung standen.

Den anwesenden Medienvertretern und der Öffentlichkeit wollte ich dann aus der internen Sitzung des Ausschusses noch eine Mitteilung machen. Der Ausschuß hat in nichtöffentlicher Sitzung heute mittag beschlossen, daß ich als Vorsitzender beim Amtsgericht Kiel ein Ordnungsmittel in Höhe von 300 DM gegen den nicht erschienenen Zeugen des Wasser- und Schiffsamtes Cuxhaven erwirken werde. Zweitens hat der Ausschuß beschlossen, auf diese Auskunftsperson nicht zu verzichten und einen Zeugeneinvernahmetermin auf den 30. August, 10:00 Uhr, festzusetzen. Das wollte ich Ihnen nur berichtet haben.

Der Ausschuß macht bis 16:00 Uhr Pause, um dann Frau Dr. König als sachverständige Auskunftsperson zu hören.

(Unterbrechung: 14:52 bis 16:00 Uhr)

Vernehmung der Auskunftsperson Dr. Doris König

Vorsitzender: Meine sehr verehrten Damen und Herren, ich setze die 16. öffentliche, insgesamt die 31. Sitzung des Untersuchungsausschusses fort und freue mich, daß Frau Dr. König heute vor dem „Pallas“-Untersuchungsausschuß als Sachverständige erschienen ist.

Das Beweisthema, zu dem Sie sich äußern sollen, ist Ihnen in der Ladung mitgeteilt worden. Ihre Aussagegenehmigung liegt uns vor. Wenn Sie sich als sachverständige Auskunftsperson gutachterlich äußern, haben Sie Ihr Gutachten unparteiisch und nach bestem Wissen und Gewissen zu erstatten.

Bevor ich Sie zur Sache vernehme, Frau Dr. König, muß ich Sie zur Person vernehmen. Ich bitte Sie, uns Ihren vollständigen Namen, Ihr Alter, Ihren Wohnort und Ihren Beruf mitzuteilen. Drücken Sie bitte die rechte Taste.

Dr. König: Mein Name ist Doris König. Ich bin 42 Jahre alt. Ich wohne in Hamburg, und ich bin von Beruf Privatdozentin und Lehrstuhlvertreterin in Saarbrücken.

Vorsitzender: Danke schön. Sie haben für Prof. Clausen ein Rechtsgutachten gefertigt mit dem Titel „Gutachten zu seerechtlichen Fragen aus Anlaß der Havarie der ‘Pallas‘“. Ich schlage vor, auch aufgrund der meteorologisch-klimatischen Bedingungen hier, daß wir zügig zur Sache kommen und Sie uns zunächst den Kern Ihres Gutachtens noch mal erläutern. Ich unterstelle nicht, daß jemand von den Ausschußmitgliedern dies nicht gelesen hätte. Nichtsdestotrotz wäre es zur Erinnerung sehr gut. Wir werden dann anschließend in die Fragerunde durch die Ausschußmitglieder eintreten. Frau Dr. König, Sie haben das Wort.

Dr. König: Vielen Dank, Herr Vorsitzender. Ich werde mich bemühen, mich einigermaßen kurz zu fassen und hauptsächlich auf die

Punkte einzugehen, die hier von Interesse sind.

Ausgangspunkt meines Gutachtens war zunächst die internationalrechtliche Lage - das können Sie dem Gutachten entnehmen, ich will darauf nicht im einzelnen eingehen -, wie also Kompetenzen in den Gewässern gestaffelt sind, den inneren Gewässern, den Küstengewässern bis zu 12 Seemeilen, dann der ausschließlichen Wirtschaftszone bis zu 200 Seemeilen. Ich möchte hier nur kurz sagen, daß der Küstenstaat im Küstenmeer nunmehr nach der neuen Seerechtskonvention, die 1994 in Kraft getreten ist, auch Kompetenzen zum Schutz der Umwelt und zur Verhütung, Verringerung und Überwachung der Meeresverschmutzung hat.

Wichtig ist eigentlich, in diesem Zusammenhang noch kurz darauf einzugehen, daß es diverse internationale Übereinkommen zur Verhütung von Meeresverschmutzungen gibt. Ausgangspunkt ist eine relativ schwammige Verpflichtung der Staaten in der Seerechtskonvention - Artikel 192 -, die Meeresumwelt zu schützen und entsprechende Maßnahmen zu ergreifen. Etwas präziser ist der Artikel 194, der die Verpflichtung der Staaten enthält, einzeln oder gemeinsam Maßnahmen zu ergreifen, um Unfälle auf See zu verhüten und Notfällen zu begegnen.

In diesem Bereich gibt es mehrere internationale Abkommen. Von Interesse ist hier das Bonner Abkommen von 1983 für den Bereich der Nordsee und das Helsinki-Übereinkommen von 1992 für den Bereich der Ostsee sowie ein weltweites Abkommen von 1990 über die Vorsorge, Bekämpfung und Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Ölverschmutzung.

Das Wichtigste an diesem Gutachten ist die Aufgabe der Prävention, also nicht des Eingriffes nach Seeunfällen, sondern eigentlich geht es mehr um die Prävention und um die Zusammenarbeit, wenn denn etwas passiert ist. Es gibt Verpflichtungen der einzelnen Staaten, Informationen über das auszutau-

sehen, was sie maximal vorrätig halten an Bekämpfungsmitteln. Dann gibt es Benachrichtigungs- und Meldefristen der einzelnen Staaten, wenn in ihrer Meereszone, also insbesondere ihrem Küstenmeer und ihrer ausschließlichen Wirtschaftszone, ein Seeunfall oder eine anderes Ereignis passiert, das zu großräumiger Ölverschmutzung führen kann.

Interessant ist: Es gibt die Verpflichtung zur Aufstellung von Vorsorgeplänen für die Ölverschmutzung. Die Staaten sind auch verpflichtet, ein System für die sofortige und wirksame Bekämpfung von Ölverschmutzungsereignissen zu schaffen. Dazu sind sie allerdings nur verpflichtet im Rahmen ihrer Möglichkeiten. Das zeigt wiederum, daß das internationale Recht anders als das nationale Recht selten wirklich ganz klare Verpflichtungen enthält, die einklagbar sind, auf die man sich so einfach berufen kann. Was heißt schon „im Rahmen ihrer Möglichkeiten“? Im Rahmen ihrer Möglichkeiten heißt, was sie organisch leisten können und vor allen Dingen was sie finanziell leisten können. Allerdings muß man dazu sagen: EU-Staaten wie Dänemark und Deutschland sind natürlich Staaten, die reich sind - es geht um ein weltweites Abkommen; hier sind insbesondere die Entwicklungsstaaten ausgenommen -, so daß diese Staaten schon verpflichtet sind, einen Mechanismus zur Koordinierung von Bekämpfungsmaßnahmen zu schaffen. Das heißt also, wir sind nicht nur nach innerstaatlichem Recht verpflichtet, Gefahren abzuwehren und Ölverschmutzungen zu bekämpfen, sondern wir haben uns dazu auch im internationalen Bereich durch Abkommen verpflichtet.

Interessanter in diesem Bereich als die Prävention, die hier ja nicht gegriffen hat, ist die Frage: Was kann passieren bei Seeunfällen? Bei Seeunfällen ist es nach dem internationalen Seerecht grundsätzlich so, daß der Küstenstaat ein Interventionsrecht hat. Dieses Interventionsrecht gilt völkergewohnheitsrechtlich schon seit langem und ist jetzt auch in der Internationalen Seerechtskonvention in Artikel 221 kodifiziert worden. Im

übrigen gibt es dazu ein internationales Übereinkommen über Maßnahmen auf Hoher See bei Ölverschmutzungsunfällen von 1969. Der Küstenstaat darf sowohl auf Hoher See als auch in der ausschließlichen Wirtschaftszone Maßnahmen ergreifen, um die unmittelbare ernste Gefahr einer erheblichen Ölverschmutzung zu bekämpfen. Er muß dabei das Verhältnismäßigkeitsprinzip wahren, und er muß, wenn Zeit dafür ist, den Reeder von den Maßnahmen notifizieren, die er plant. In Fällen äußerster Dringlichkeit, wie es im Abkommen heißt, kann er aber von dieser Notifizierungspflicht absehen. Allerdings gelten dieses Übereinkommen und auch die Bestimmung in der Seerechtskonvention für die Hohe See und die ausschließliche Wirtschaftszone. Das deswegen, weil grundsätzlich im Völkerrecht lange das Prinzip galt, daß dann, wenn sich ein Schiff auf Hoher See befindet, nur der Flaggenstaat Jurisdiktion, also rechtliche Kompetenzen bezüglich dieses Schiffes hat. Man mußte also einen Weg finden, daß ein anderer Staat, nämlich der bedrohte Küstenstaat, auch auf Hoher See gegen ein solches Schiff vorgehen kann.

In unserem Fall befand sich das Schiff aber im Küstenmeer. Das Küstenmeer wiederum gehört, wie Sie sicherlich alle wissen, zum Staatsgebiet des Küstenstaates, so daß er schon kraft seiner Territorialhoheit nach internationalem Recht Gefahrenabwehrmaßnahmen ergreifen kann. Das ist also lange nicht so problematisch, wie wenn sich ein Schiff außerhalb des Küstenmeeres befindet.

In der Bundesrepublik gestaltet sich die ganze Frage deswegen so schwierig, weil wir eben ein Bundesstaat sind. Nach dem Seevölkerrecht ist es relativ unproblematisch, daß der Küstenstaat Gefahrenabwehrmaßnahmen gegenüber einem Schiff in seinem Küstenmeer oder auch darüber hinaus ergreift. Der Streitpunkt hier, wenn ich es richtig einschätze, geht ja wohl eher darum: Wie verteilen sich die Kompetenzen zwischen Bund und Ländern? Da befinden wir uns in der Bundesrepublik in einer äußerst

schwierigen Gemengelage, und diese Gemengelage ist auf das Grundgesetz zurückzuführen.

Das Grundgesetz sagt nichts ausdrücklich zu den Zuständigkeiten der Länder, aber es sagt ausdrücklich etwas zu den Gesetzgebungskompetenzen und auch zu den Vollzugskompetenzen des Bundes. Das heißt, alles das, was der Bund nicht regeln darf, auch nicht im Wege der Annexkompetenz, das dürfen und müssen die Länder regeln.

Was für Kompetenzen sieht der Bund nun vor? Da haben wir einmal die Gesetzgebungskompetenzen. Da ist einschlägig der Artikel 74 Abs. 1 Nr. 21 Grundgesetz. Ich glaube, ich habe ihn im Gutachten auch zum Teil zitiert. Es geht darum, daß der Bund zuständig ist für die Hochsee- und Küstenschifffahrt sowie die Seezeichen, die Binnenschifffahrt, den Wetterdienst und die - das ist hier wichtig - Seewasserstraßen. Mit den Binnenwasserstraßen müssen wir uns als Küstenbewohner hier in diesem Fall ja nicht weiter befassen.

Was sind das nun für Kompetenzen? Diese Kompetenzen, die der Bund im Bereich der Schifffahrt und der Seewasserstraßen zur Gesetzgebung hat, lassen sich noch einmal unterteilen in sogenannte wegerechtliche Kompetenzen und verkehrsrechtliche Kompetenzen. Je nachdem, in welchem Bereich wir uns befinden, haben wir verschiedene Gesetze, die einschlägig sind.

Was die wegerechtlichen Kompetenzen angeht, ist einschlägig das Bundeswasserstraßengesetz. Im Bundeswasserstraßengesetz finden wir dann auch eine Definition dessen, was überhaupt die Seewasserstraße ist. Seewasserstraßen sind die Flächen zwischen der Küstenlinie bei mittlerem Hochwasser und der seewärtigen Begrenzung des Küstenmeeres. Also: Küstenlinie bei mittlerem Hochwasser und die 12-Seemeilen-Grenzlinie, praktisch dem völkerrechtlichen Ende der Grenze des deutschen Hoheitsgebietes. In diesem Bereich hat der Bund also die Regelungskompetenz, aber nur, was die

Verkehrswegefunktion der Seewasserstraßen angeht. Das heißt, er ist insbesondere zuständig für den Betrieb und die Unterhaltung sowie den Aus- und Neubau der Seewasserstraßen, und er kann auch Ordnungsvorschriften erlassen, um einen für die Schifffahrt erforderlichen Zustand zu gewährleisten. Das sind die sogenannten strompolizeilichen Maßnahmen, auf die ich gleich noch einmal zurückkommen werde.

Dann gibt es die verkehrsrechtlichen Kompetenzen des Bundes auf den Seewasserstraßen. Die sind insbesondere geregelt im Seeaufgabengesetz. Diese beziehen sich jetzt auf die Regelung der Schifffahrt, insbesondere die Regelung des Schiffsverkehrs. Da geht es also nicht um die Funktion des Verkehrsweges, sondern um die Verkehrsregelung - so etwas Ähnliches wie das Straßenverkehrsgesetz oder die Straßenverkehrsordnung auf dem Lande. Der Bund trifft da also Regelungen zur Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs. Dann trifft der Regelungen zur technischen Beschaffenheit, Ausrüstung und Besatzung von Schiffen sowie Regelungen zur Verhütung von Unfällen. Und er trifft auch Regelungen zur Abwehr von Gefahren für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs und zur Verhütung von Gefahren, die von der Seeschifffahrt ausgehen, sowie zur Verhütung schädlicher Umwelteinwirkungen. Das ist ganz interessant: Es geht um die Verhütung schiffahrtlicher Gefahren, also Gefahren, die durch den Schiffsverkehr entstehen und sich durch schädliche Umwelteinwirkungen niederschlagen können. Das sind die sogenannten schiffahrtspolizeilichen Maßnahmen.

Das waren bisher die Regelungskompetenzen, die ich aufgeführt habe. Man muß immer unterscheiden zwischen den Regelungskompetenzen - was darf der Bund also gesetzlich regeln - und den Vollzugskompetenzen, wer diese Gesetze vollzieht. Da haben wir im Bereich der Schifffahrt eine Besonderheit zu sonstigen Fällen. Normalerweise vollziehen ja die Länder die Bundesgesetze,

häufig als eigene Angelegenheiten. Hier haben wir eine bundeseigene Verwaltung, nämlich die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes. Die Grundlagen hierfür finden wir auch im Grundgesetz, nämlich in den Artikel 87 und 89 des Grundgesetzes. Der Bund nimmt also sowohl die strom- als auch die schifffahrtspolizeilichen Aufgaben durch seine eigenen Behörden wahr.

Was versteht man nun im einzelnen unter strompolizeilichen Maßnahmen? Ganz wichtig ist die Beseitigung von Schifffahrtshindernissen, die durch hilflos treibende oder gestrandete Schiffe gebildet werden. Das ist hier in unserem Fall also einschlägig. Das ist geregelt in § 30 des Bundeswasserstraßengesetzes. In erster Linie zuständig für die Beseitigung eines solchen Hindernisses für den Verkehrsweg Seewasserstraße ist der Eigentümer oder Betreiber des Schiffes. Betreiber ist der Charterer, die Managementgesellschaft, derjenige, der das Schiff losschickt. Der ist also in erster Linie verantwortlich, kann sich, um diese Pflicht zu erfüllen, auch eines privaten Bergers bedienen. Allerdings - das ist, denke ich, in unserem Fall wichtig -, wenn der Verantwortliche das Hindernis nicht rechtzeitig oder nicht wirksam beseitigen kann, dann kann die Wasser- und Schifffahrtsbehörde die notwendigen Maßnahmen, also die notwendigen Bergungs- oder Beseitigungsmaßnahmen, selbst durchführen, und zwar, wenn die Zeit eilt, ohne vorherige Notifizierung im Wege des Sofortvollzuges. Das ergibt sich aus § 30 Abs. 1 Nr. 1 des Wasserstraßengesetzes. Diese sogenannte Ersatzvornahme der Wasser- und Schifffahrtsbehörden des Bundes für den Eigentümer oder Betreiber ist natürlich nicht kostenlos, sondern kostenpflichtig.

Hier haben wir jetzt gleich ein großes Problem in diesem Bereich, das ja auch immer wieder angesprochen worden ist: Wie sieht es aus mit der Haftung? Denn wir haben in diesem Bereich eine Haftungsbegrenzung für Seeforderungen. Das ist auch niedergelegt im § 30 Abs. 12 des Wasserstraßengesetzes, der wiederum auf eine entsprechende Vor-

schrift im Handelsgesetzbuch und das Haftungsbeschränkungsübereinkommen von 1976 verweist. Das heißt, der Eigentümer haftet nur bis zu einer Haftungshöchstsumme. Das sind in unserem Fall ungefähr 3 bis 3,5 Millionen DM, glaube ich, also jedenfalls nicht gerade eine sehr große Summe, verglichen mit den Kosten, die angefallen sind.

Hinzufügen möchte ich noch, daß der Bund nicht nur für die Beseitigung von Hindernissen zuständig ist und die Beseitigung im Eilfalle auch selbst vornehmen kann, sondern er ist auch für den Feuerschutz auf den Bundeswasserstraßen zuständig. Allerdings wird hier das Ganze nun auch wieder kompliziert durch die enge, vom Grundgesetz vorgegebene Begrenzung der Zuständigkeit des Bundes auf die reine Verkehrsfunktion der Seewasserstraßen; denn er ist nur zuständig für den Feuerschutz, soweit es darum geht, eine Behinderung des Schiffsverkehrs zu verhindern. Das heißt, für den Schutz aller anderen Rechtsgüter - Leben, Sachwerte - sind die Länder zuständig bei der Feuerbekämpfung. Der Bund ist nur für den sogenannten verkehrssichernden Feuerschutz zuständig, und dafür kann er die von ihm im Eigentum gehaltenen Mehrzweckschiffe „Mellum“, „Neuwerk“ und „Scharhorn“ dann auch einsetzen.

Weil diese Gemengelage so eng ist, zum Beispiel beim Feuerschutz, gibt es Vereinbarungen zwischen Bund und Ländern über die Zusammenarbeit bei der Feuerbekämpfung. Diese Vereinbarungen gelten aber nur für bestimmte Wasserstraßen, so zum Beispiel für den Mündungstrichter der Elbe. Soweit ich informiert bin, gibt es keine entsprechende Vereinbarung für den Bereich, in dem die „Pallas“ gestrandet ist. Da mag ich mich aber unter Umständen belehren lassen, daß das anders sein kann. Da bin ich nicht ganz sicher.

Das waren also die strompolizeilichen Maßnahmen, die Beseitigung von Hindernissen in der Seewasserstraße und der verkehrssichernde Feuerschutz.

Dann gibt es die schiffahrtspolizeilichen Maßnahmen, die ich schon mal erwähnt hatte. Was sind das für Maßnahmen? Das sind Maßnahmen zur Abwehr von Gefahren, die aus dem Schiffsverkehr resultieren, und Maßnahmen zur Abwehr von Gefahren für die Umwelt, also Gefahren, die aus dem Schiffsverkehr resultieren und sich in der Umwelt, insbesondere in den Gewässern, niederschlagen können. Hier gibt es auch wieder eine ganz enge Gemengelage zwischen Bundes- und Länderzuständigkeiten. Das hat sich gezeigt an dem Problem der Beseitigung von Ölverschmutzungen auf Bundeswasserstraßen, also auch auf Seewasserstraßen, die eindeutig oder zumindest prima facie, also auf den ersten Anschein hin, von Schiffen stammen. Da hat selbst das Bundesverwaltungsgericht eine Änderung in seiner Rechtsprechung vollzogen. Zunächst war es der Auffassung, daß das noch zur Gefahrenbeseitigung des Bundes und damit zur Gefahrenabwehr aus dem Schiffsverkehr zählt. Seit 1990 ist das Bundesverwaltungsgericht und ihm folgend die Literatur anderer Auffassung. Es heißt also, der Bund ist zuständig, solange es um die Verhütung von Verschmutzungsgefahren durch Schiffe geht, insbesondere indem er vorschreibt, wie die Schiffe zu bauen sind, wie sie auszurüsten, wie sie zu bemannen sind. Ist das Öl erst einmal in das Wasser geraten, dann sind die Länder zuständig; denn für den Gewässerschutz, für den Wasserhaushalt sind die Länder zuständig und damit auch für die Beseitigung von Verschmutzungen, wenn Öl beim Schiffsverkehr ausgetreten ist.

Vorsitzender: Darf ich mal kurz nachfragen: Nur Öl oder allgemein Schadstoffe wie hochgiftige Chemikalien zum Beispiel?

Dr. König: Allgemein Schadstoffe. Ich habe mich jetzt auf Öl konzentriert. Das sind also Gewässerverunreinigungen nicht nur durch Öl, sondern allgemein durch Schadstoffe.

Auch nach dem Seeaufgabengesetz, also auch in dieser verkehrsrechtlichen Sparte sozusagen, ist vorrangig der Störer, also

Eigentümer oder Betreiber des Schiffes, für die Beseitigung der Störung zuständig. Auch hier gilt wieder, wenn eine rechtzeitige oder wirksame Beseitigung durch den Störer nicht möglich ist, dann kann der Bund entweder selbst oder aber durch einen Beauftragten die erforderlichen Maßnahmen auf Kosten des Störers, also des Eigentümers oder Betreibers des Schiffes, ergreifen.

Auch in diesem Bereich haben wir wieder eine enge Gemengelage zwischen Bund und Ländern. Das führt dazu, daß es Bundes-Länder-Vereinbarungen für den Vollzug der Polizeiaufgaben auf den Bundeswasserstraßen gibt. Zum einen hat der Bund von seiner Befugnis Gebrauch gemacht, Vollzugsaufgaben auf andere Bundesbehörden zu übertragen, nämlich auf den Bundesgrenzschutz, der dem Bundesinnenminister untersteht, und den Zoll; der untersteht dem Bundesfinanzminister. Die Wasser- und Schifffahrtsbehörden unterstehen dem Bundesverkehrsminister. Da haben wir also schon drei Bundesbehörden, die da beteiligt sind. Dann haben wir noch den Bereich der Fischereiaufsicht, der dem Bundeslandwirtschaftsministerium untersteht. Wir haben dann also vier Behörden, die bei diesen Vollzugsaufgaben beteiligt sind. Und dann haben wir noch Vereinbarungen mit den Ländern, daß die Wasserschutzpolizei bestimmte Aufgaben für den Bund auf den Bundeswasserstraßen wahrnimmt.

Wie sieht es nun aus mit den Zuständigkeiten der Länder? Ich sagte vorhin schon: Die Länder sind für alles das zuständig, für das der Bund nicht ausdrücklich zuständig ist. Das heißt, die Länder sind zuständig für die allgemeine Gefahrenabwehr und für die Beseitigung bereits eingetretener Störungen, also spricht für die Beseitigung von Verschmutzungen. Das gilt insbesondere auch für die Reinhaltung der Küstengewässer und der Strände.

In Eilfällen kann die Wasserschutzpolizei der Länder tätig werden. Dazu muß man aber sagen: Sie muß dazu auch in der Lage sein

mit den ihr zur Verfügung stehenden Mitteln, also mit den ihr zur Verfügung stehenden Schiffen, um Gefahren abzuwehren. Weil wir auch hier diese ganz enge Gemengelage haben zwischen der wege- und verkehrsrechtlichen Kompetenz des Bundes und der allgemeinen Gefahrenabwehr und der Gewässerreinigungskompetenz der Länder, haben Bund und Länder - das wissen Sie alle - zuerst 1975, jetzt 1995 die Bund-Länder-Vereinbarung über die Bekämpfung von Meeresverschmutzungen abgeschlossen. Diese Vereinbarung regelt die Zusammenarbeit im Falle einer drohenden Meeresverschmutzung, Ich weiß nicht, ob ich jetzt im einzelnen darauf eingehen soll, wie das mit der Einsatzleitgruppe funktioniert. Das wissen Sie alles, nicht? - Gut. Dann werde ich darauf nicht näher eingehen.

Wichtig ist nur noch kurz zu erwähnen: Die Entscheidungen ergehen in der Regel einvernehmlich. Wenn ein Einvernehmen nicht herzustellen ist, hat das betroffene Land die ausschlaggebende Stimme.

Ich weiß nicht, ob ich jetzt noch auf die Haftungsforderung eingehen soll. Ich denke, das ist Ihnen auch alles bekannt, wo das im einzelnen geregelt ist.

Das ist eigentlich das Wichtigste, was ich Ihnen hier mitteilen kann. Das andere sind im zweiten Teil meines Gutachtens zukünftige Maßnahmen, also die Einrichtung von Schiffsmeldesystemen usw., was eigentlich eher der Prävention für künftige Fälle als der Aufarbeitung des jetzigen Falles dient, so daß ich denke, ich lasse es dabei bewenden. Ich möchte nur noch einmal kurz zusammenfassen: Diese ganze schwierige Gemengelage der Zuständigkeiten ist auf das Grundgesetz zurückzuführen. Solange wir das Grundgesetz nicht ändern, werden wir diese Probleme haben.

Vorsitzender: Danke schön, Frau König. Ich habe mir erlaubt, bei dem Wort „Gemengelage“ eine Strichliste zu machen. Die Beschränkung der Vollzugskompetenzen ist ja in einer Schichttiefe vorhanden, die

wohl selten anzutreffen ist, im öffentlichen Handeln zumindest.

Der Kernpunkt unserer Diskussion heute wird sicherlich die Frage sein, an welcher Stelle das Land Schleswig-Holstein bei Eintreten des Seenotfalles „Pallas“ hätte eingreifen können. Das ist die Frage, die ja immer wieder im öffentlichen Raum gestellt wird. Ich gehe noch einen Schritt weiter: oder hätte eingreifen müssen. Können Sie hierzu einleitend zu meiner Frage etwas sagen?

Dr. König: Ich denke, vorrangig war hier der Bund zuständig, und zwar egal, ob man das jetzt als strom- oder als schiffahrtspolizeiliche Maßnahme einordnet. Man kann es auch als Maßnahme beider Arten einordnen; das Schleppen eventuell eher als schiffahrtspolizeiliche Maßnahme, das Bergen nachher als strompolizeiliche Maßnahme. Das ist schwierig einzuordnen. Jedenfalls sind das Maßnahmen, die zunächst einmal dem Bund als Eigentümer der Bundeswasserstraßen und auch nach diesen Vorschriften über die wege- und verkehrsrechtlichen Kompetenzen oblagen. Das Land hätte allenfalls eingreifen können im Rahmen seiner Eilkompetenz im Wege der allgemeinen Gefahrenabwehr. Dazu - das sagte ich vorhin schon - hätte das Land aber über die adäquaten Mittel verfügen müssen. Insofern waren das Zuständigkeiten, die zunächst einmal im Bereich des Bundes lagen.

In dem Moment aber, wo das Schiff gestrandet ist und Öl ausgetreten ist, wo Gewässer verschmutzt worden sind, fiel das in die Zuständigkeit des Landes Schleswig-Holstein, so daß also die Beseitigungsmaßnahmen zur Ölverschmutzung und die Eindämmung weiterer Ölverschmutzung in die Länderzuständigkeit fielen.

Hier ist aber die Besonderheit, daß der Bund jetzt nicht selbstherrlich alleine darüber entschieden hat, was er wann macht, sondern daß hier ja diese Bund-Länder-Vereinbarung von 1995 eintritt. Das heißt, daß Entscheidungen einvernehmlich getroffen werden.

Und in diesem Bereich ist natürlich das Land Schleswig-Holstein durch einen sogenannten ELG-Beauftragten vertreten, so daß es hier sicherlich Möglichkeiten der Einflußnahme und der Diskussion über die Maßnahmen, die hier ergriffen werden sollten, gegeben hat. Aber direkt mit Abwehrmaßnahmen einzugreifen - das wären höchstens Eilmaßnahmen gewesen durch die Wasserschutzpolizei oder eventuell die Feuerwehren. Aber das war hier vorrangig Kompetenz des Bundes.

Vorsitzender: Die handelnden Personen, sprich die Schiffsbesetzungen, haben Sie bisher überhaupt nicht betrachtet. Das ist dann offenbar ein allgemeiner Sonderfall. Die Seenotrettung von Mannschaften von havarierten Schiffen, das gehört hier in die Betrachtung überhaupt nicht hinein?

Dr. König: Nein, diese Frage war mir auch nicht gestellt worden. Darauf bin ich nicht weiter eingegangen.

Vorsitzender: Das ist richtig. - Herr Maurus!

Stellv. Vorsitzender: Frau Dr. König, mußte das Land Schleswig-Holstein mit der Ausrufung des ELG-Falles warten, bis das Schiff auf der Sandbank lag?

Dr. König: Ich denke nicht. Letztlich ist das auch wieder eine einvernehmliche Entscheidung der ELG-Gruppe, wann ein ELG-Fall festgestellt wird. Dieser ELG-Fall wird nach bestimmten Kriterien festgestellt, die in der Richtlinie zur ELG von 1996 festgelegt worden sind. Man hat also in der ELG-Gruppe prüfen müssen: Sind diese Kriterien gegeben? Das Land Schleswig-Holstein hatte die Möglichkeit, die Einberufung dieser Gruppe zu verlangen; denn es ist das am meisten, in diesem Falle das einzige betroffene Küstenland.

Stellv. Vorsitzender: Wenn ich das richtig verstehe: Am 25. 10. hatten wir den Seenotfall. Am 29. 10., meine ich, ist dann der ELG-Fall ausgerufen worden.

(Abg. Schlie: Vorläufig am 28.!))

- Vorläufig am 28., endgültig sogar erst am 30. Wir haben die Situation, daß ein brennendes Schiff auf die schleswig-holsteinische Küste zutreibt, zum Teil sogar nur noch sechs Seemeilen von der Insel Sylt entfernt ist. Sie haben vorher davon gesprochen, daß die ELG-Richtlinie auch die Gefahrenabwehr bei drohender Meeresverschmutzung regelt. Es mußte also meines Erachtens davon ausgegangen werden, daß hier eine Meeresverschmutzung eintreten kann. Meine Frage noch einmal ganz konkret: Wäre es möglich gewesen, auch schon während dieser Vorphase den ELG-Fall auf Betreiben Schleswig-Holsteins auszurufen?

Dr. König: Ich kann Ihnen diese Frage, obwohl sie sehr präzise gestellt ist, so nicht beantworten, weil mir die einzelnen Fakten so nicht kenntlich sind. Ich kann hier nur ein Rechtsgutachten geben, kann sagen, die und die Möglichkeiten gibt es. Ob in diesem Fall die Kriterien so erfüllt waren, daß hier der ELG-Fall schon eher hätte ausgerufen werden können, vermag ich nicht zu sagen. Das kann ich einfach schlicht nicht ehrlich sagen. Das ist eine Einschätzungsprärogative der Beauftragten, die dort zusammenkommen und zu entscheiden hatten. Ich kann nur sagen, daß das Land Schleswig-Holstein die Möglichkeit gehabt hat, früh die ELG-Gruppe zusammenzurufen, um über diese Frage entscheiden zu lassen, und dann eben auch über die entsprechenden Maßnahmen.

Stellv. Vorsitzender: Ich darf vielleicht noch eine Frage nachschieben. Sie haben in Ihrem Gutachten auch ausgeführt, daß für die Gefahrenabwehr im Watt und auch an Schleswig-Holsteins Stränden auch die Ämter für Land und Wasserwirtschaft, jetzt das Amt für ländliche Räume in Husum, zuständig seien. Wäre es rechtlich möglich gewesen, daß aufgrund des Landeswassergesetzes hier im Vorgriff auch Maßnahmen zur Gefahrenabwehr getroffen worden wären?

Dr. König: Es hätten nicht unbedingt auf der Grundlage des Landeswassergesetzes, aber

auf der Grundlage der allgemeinen Gefahrenabwehr polizeiliche Maßnahmen getroffen werden können.

Vorsitzender: Herr von Hielmcrone!

Abg. Dr. von Hielmcrone: Meine Frage zielt auf folgenden Komplex: Der Bund ist ja eingeschaltet in den gesamten Geschehensablauf spätestens - das hätte auch schon früher sein können - seit dem 26. etwa 7:30 Uhr morgens. Das heißt also, vor Ort ist im gesamten Geschehen aufgrund der Kompetenz des Bundes ein Handlungsablauf gewesen. Man hat versucht, die „Pallas“ zu bergen. Angenommen, es wäre früher möglich gewesen, den ELG-Fall auszurufen, und das Land Schleswig-Holstein hätte von sich aus etwas tun können, meinetwegen auch unabhängig von der Zustimmung der anderen Länder, die dieses ELG-Abkommen unterzeichnet haben, hätte dann nicht der Bund aufgrund seiner strompolizeilichen Zuständigkeit und schiffahrtspolizeilichen Zuständigkeit eine mögliche Einsatztruppe - will ich jetzt mal sagen - des Landes Schleswig-Holstein abweisen können oder sogar abweisen müssen, wenn es hier nicht zu einer Koordination gekommen wäre?

Dr. König: Nun, es ist so: Die Kompetenzen des Bundes, vor allem die Eilkompetenzen, sind zunächst einmal unberührt geblieben. Der Bund hat zunächst einmal gehandelt. Wenn das Land Schleswig-Holstein mit dieser Handlungsweise nicht einverstanden gewesen wäre, dann hätte es a) dafür sorgen müssen, daß der ELG-Fall ausgerufen wird - das ist er dann ja auch, und zwar einvernehmlich, soweit ich weiß -, und das Land kann dann b) auch Einfluß nehmen auf die Maßnahmen, die da ergriffen werden sollen. Wenn über die Maßnahmen wiederum kein Einvernehmen herzustellen ist, dann hat das Land, das am meisten betroffen ist, die ausschlaggebende Stimme. Das setzt aber voraus, daß ein Einvernehmen nicht hergestellt ist. Solange man sich einig ist, muß das Land dann nicht weitere Forderungen stellen. Aber das ist natürlich auch wieder eine Einschät-

zung der Landesbehörden: Was sind hier die erforderlichen Maßnahmen?

Abg. Dr. von Hielmcrone: Jetzt komme ich doch noch einmal auf eine Abgrenzungsfrage. Dieses Schiff treibt führerlos und brennend durch die See. Es ist abzusehen, daß das Schiff stranden wird, daß es dann möglicherweise auch zu Ölaustritten kommt, also ein präventiver ELG-Fall. Trotzdem wird ja vor Ort gehandelt. Schiffe sind im Einsatz, es wird versucht zu bergen im Rahmen der schiffahrtspolizeilichen oder strompolizeilichen Kompetenz des Bundes. Wie sind nun diese originären schiffahrtspolizeilichen Kompetenzen des Bundes nach Grundgesetz und solche der Gefahrenabwehr auf Landesebene abzugrenzen? Ich sehe hier einen Konfliktfall. Ich erfinde den jetzt. Beispielsweise - darauf will ja möglicherweise die Opposition hinaus - hätte das Land sagen müssen, was der Bund da macht, ist alles falsch, die schaffen das nicht, wir können das sehr viel besser, wir greifen dort jetzt ein? Wie ist dann die Abgrenzung? Da gibt es ja einen Konflikt in einem solchen präventiven Fall.

Dr. König: Das ist schwierig zu sagen, wie da die Abgrenzung verläuft. Es kann im Grunde sein, daß eine ganz bestimmte erforderliche Maßnahme sowohl in den Kompetenzbereich des Bundes fällt als strom- oder schiffahrtspolizeiliche Maßnahme als auch als Abwehrmaßnahme, was Umweltverschmutzung und damit die Gewässerreinigung angeht. Gerade deswegen haben wir ja auch diese Vereinbarung, daß man dann eben ein Einvernehmen herstellt, damit man diese Abgrenzung nicht treffen muß, mit der Regelung, daß dann, wenn man sich nicht einig wird, der, der am meisten betroffen ist, entscheidet. Das ist eine ganz schwierige Abgrenzungsfrage. Ich kann Ihnen jetzt auch nicht ganz klar sagen, wenn das passiert, macht es der Bund, und wenn das passiert, macht es das Land, weil wir hier verschiedene Zwecke haben, die ineinander greifen: einmal die Gewässerreinigung, und dann auch wieder die Abwehr von Schiffsge-

fahren für die Umwelt. Das greift ineinander. Das läßt sich kaum abgrenzen.

Vorsitzender: Herr Schlie!

Abg. Schlie: Frau Dr. König, Sie haben vorhin gesagt, das Land hätte in seiner Eilkompetenz bei einer allgemeinen Gefahrenabwehr eingreifen können, und haben dann hinzugefügt: wenn geeignete Mittel vorhanden gewesen wären. Hätte sich das Land - jetzt aus rechtlicher Sicht betrachtet - auch solcher geeigneter Mittel Dritter bedienen können?

Dr. König: Ich denke ja. Aber zunächst einmal ist natürlich das Land verpflichtet, mit den eigenen Mitteln, also sprich der Wasserschutzpolizei, einzugreifen. Wenn diese Mittel nicht ausreichen, kann das Land, wenn es sozusagen im Wege der Ersatzvornahme tätig wird - das ist ja auch nach allgemeinem Polizeirecht so -, auch einen Beauftragten einstellen und die Kosten dem entsprechenden Störer dann in Rechnung stellen.

Vorsitzender: Herr Hentschel!

(Abg. Hentschel: Ich habe keine Fragen!)

Herr Kubicki!

Abg. Kubicki: Frau Dr. König, wenn ich Sie richtig verstanden habe - ich bitte Sie, mich zu korrigieren, wenn ich Sie falsch verstanden habe -, ist für die Brandbekämpfung auf Schiffen innerhalb des Küstengewässers das Land zuständig, soweit nicht die Leichtigkeit und Sicherheit des normalen Schiffsverkehrs gestört wird?

Dr. König: Ja, das ist so.

Abg. Kubicki: Jetzt will ich den Gedanken des Kollegen von Hielmcrone, der so dumm gar nicht ist, weiter spinnen. Ich habe die Situation - das ist ein abstraktes Modell, auf das Sie aber konkret antworten können -, daß ein Schiff innerhalb des Küstengewässers führerlos treibt und lichterloh brennt. Der Bund entscheidet sich, obwohl die Leichtig-

keit und Sicherheit des Schiffsverkehrs nicht gestört wird, daß er mit seinen Schiffen dieses Schiff auf den Haken nehmen und weg-schleppen will. Das Land sagt, weil zuständig für die Brandbekämpfung: Das kommt überhaupt nicht in Frage, wir setzen dort Feuerwehrleute ab und löschen die Geschichte. Ein Konflikt! Wie würden wir diesen Konflikt auflösen? Rechtlich meine ich.

Dr. König: Im Grunde genommen können wir diesen Konflikt nur auflösen, indem wir eine Vereinbarung zwischen beiden treffen, indem man sich einigt. Beide sind ja kompetent. Einer ist ja nicht kompetenter oder vorrangiger kompetent als der andere.

Abg. Kubicki: Aber beide sind zuständig. Das ist doch das Interessante.

Dr. König: Beide sind zuständig. Wenn es zum Beispiel darum geht, das Schiff auf den Haken zu nehmen, dann ist das ja nicht nur Brandbekämpfung zur Verkehrssicherung, sondern das ist dann ja auch Bergen. Das ist dann wieder eine strompolizeiliche Maßnahme, für die der Bund zuständig ist.

Abg. Kubicki: Jetzt komme ich weiter: Ist denn die Regelung über die ELG, über die ich lange nachgedacht habe, nicht eine ganz sinnvolle Regelung, weil sie eine Kompetenzkompetenzzuweisung hat? Sie sagt nämlich: Ihr müßt euch einigen. Einigt ihr euch nicht, dann hat der das Sagen, der unmittelbar am meisten betroffen ist. Das heißt im Zweifel, bei dieser Konfliktlösung hätte das Land Schleswig-Holstein sagen können: Wir löschen zuerst, ihr schleppt nicht ab.

Dr. König: Im Grunde genommen ist - das habe ich in meinem Gutachten ja auch geschrieben - diese ELG-Lösung nicht nur sinnvoll, sondern sie ist auch notwendig, um diese Konflikte irgendwie lösen zu können, weil wir sonst vor Ort überhaupt nicht wissen, wer hier wann was entscheidet. Die Frage ist natürlich: Ist die ELG-Vereinbarung, so wie sie jetzt ist, absolut das Gelbe vom Ei? Aber das ist wieder eine an-

dere Frage. Grundsätzlich braucht man diese Vereinbarung.

Abg. Kubicki: Gut. Wenn es jetzt aber eine von mir so genannte Kompetenzkompetenz-zuweisung des betroffenen Landes gibt - das kann bei solch einer Konfliktlösung im Zweifel seinen Willen durchsetzen -, setzt das dann nicht voraus, daß bei dem Land auch die entsprechende Kompetenz vorhanden ist?

Dr. König: Ja, natürlich. Aber das wäre ja dann die Brandbekämpfungskompetenz.

Abg. Kubicki: Das war meine Frage.

Dr. König: Ich möchte noch eines kurz dazu sagen: Diese Vereinbarung kann natürlich niemandem eine Kompetenz geben, die er nach dem Grundgesetz nicht hat, sondern er kann nur die Kompetenzen wahrnehmen, die er hat, dann aber in einer bestimmten Weise, und im Konfliktfall einigt man sich.

Abg. Kubicki: Also die Brandbekämpfungskompetenz könnte damit gelöst werden.

Vorsitzender: Ich darf vielleicht in der Nachfolge, weil es so spannend ist, Sie noch einmal fragen: Gilt dieses, was eben durchgespielt wurde, in allen Bereichen, Küstenmeer, AWZ und Hohe See? Wie ist das geregelt?

Dr. König: Nein, das gilt nur im Küstenmeer; denn die Länderzuständigkeiten hören im Küstenmeer auf. Alles, was über das Küstenmeer hinausgeht, ist dann reine Bundessache.

Vorsitzender: Danke. - Frau Spoorendonk!
- Herr von Hielmcrone!

Abg. Dr. von Hielmcrone: Zur Frage der Eilkompetenz: Die Eilkompetenz gilt doch nur dann und solange nicht derjenige, der die ursprüngliche Kompetenz hat - lassen wir mal die Feinabstimmung im ELG-Fall weg -, von sich aus tätig wird, also nur in dem Fal-

le, wo noch nichts weiter veranlaßt worden ist, oder sehe ich das falsch?

Dr. König: Ja, das ist richtig, was die Eilkompetenz der Wasserschutzpolizei angeht. Bei der Brandbekämpfung ist es ja so, daß das Land dann auch für die Brandbekämpfung zuständig ist. Es geht jetzt praktisch um die Verhinderung der Strandung, Notmaßnahmen. Da gäbe es eine Eilkompetenz des Landes unter der Voraussetzung, daß die Mittel vorhanden sind. Also, die Eilkompetenz jeder Seite bleibt unberührt durch die Vereinbarung.

Abg. von Hielmcrone: Das ist ja wichtig. Das verstehe ich schon. Das heißt ja doch: Nur dann bin ich kompetent auf Gebieten, auf denen ich normalerweise keine Kompetenz habe, wenn der andere, der diese Kompetenz hat, nicht eingreift, nichts tut. Hier ist es doch der Fall gewesen, es ist eine ganze Armada von Schiffen unterwegs gewesen. Sie haben unter Einsatz ihres Lebens alles Mögliche versucht. Da sehe ich eigentlich den Eilkompetenzfall unter diesen Voraussetzungen nicht. Möglicherweise in einer kurzen Zeitspanne vom Bekanntwerden der Havarie bis zum Eingreifen durch den Bund. Da ist ja möglicherweise eine Lücke, über die man sich eventuell auch streiten kann. Aber nachdem der Bund eingegriffen hat und tätig geworden ist, sehe ich keinen Fall mehr für eine Sonderzuständigkeit.

Dr. König: Das habe ich auch nicht gesagt, sondern es war eine rechtliche Ausführung, daß es theoretisch diese Eilkompetenz gibt. Aber natürlich, wenn jemand tätig wird, gibt es diese Eilkompetenz nicht mehr, und dann ist sie auch nicht mehr notwendig, die allgemeinpolizeiliche Kompetenz.

Vorsitzender: Ich frage dann in die Runde der Ausschußmitglieder, ob es weitere Fragen gibt. - Dieses scheint nicht der Fall zu sein.

Sie haben uns erschöpfende Auskunft gegeben, Frau Dr. König. Ich danke Ihnen, daß

Sie gekommen sind, und wünsche Ihnen gute Fahrt nach Saarbrücken.

Dr. König: Danke schön.

Vorsitzender: Der Ausschuß tritt anschließend zu einer kurzen internen Sitzung zusammen.

Schluß: 16:44 Uhr