

Schleswig-Holsteinischer Landtag

Stenographischer Dienst und Ausschußdienst

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

„Pallas“-Untersuchungsausschuß

8. (4. öffentliche) Sitzung

am Montag, dem 15. Februar 1999, 10:00 Uhr
im Sitzungszimmer des Landtages

Anwesende Abgeordnete

Dr. Jürgen Hinz (SPD)

Vorsitzender

Hermann Benker (SPD)

- zeitweise -

Günter Fleskes (SPD)

Ingrid Franzen (SPD)

Dr. Ulf von Hielmcrone (SPD)

Birgit Küstner (SPD)

in Vertretung von Abg. Benker
- zeitweise -

Gerhard Poppendiecker (SPD)

Heinz Maurus (CDU)

Klaus Schlie (CDU)

Frauke Tengler (CDU)

Herlich Marie Todsén-Reese (CDU)

Karl-Martin Hentschel (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Wolfgang Kubicki (F.D.P.)

Abg. Anke Spoorendonk (SSW)

Weitere Abgeordnete

Berndt Steincke (CDU)

Weitere Anwesende

siehe Anlage

Tagesordnung:	Seite
1. Vernehmung von Auskunftspersonen:	
 Udo Helge Fox Leiter der Seenotleitung Bremen (MRCC)	 5
 Korvettenkapitän Roland Lang Leiter der Such- und Rettungsleitstelle (SAR)	 25
 Hans-Joachim Niklas Kapitän der „Kiel“	 43
 2. Vorführung der vom NDR in der Zeit vom 25. bis 28. Oktober 1998 zum Thema „Pallas“ gesendeten Beiträge	 72

Beginn: 10:00 Uhr

Vorsitzender: So, ich bitte dann, die Aufnahmegeräte und die Fotoapparate außer Funktion zu setzen. Danke schön. - Meine sehr verehrten Damen und Herren, wir eröffnen die 8. Sitzung des „Pallas“-Untersuchungsausschusses.

Vernehmung der Auskunftsperson Udo Helge Fox

Ich begrüße Herrn Fox. Herr Fox, Sie sind heute vor dem Untersuchungsausschuß als Auskunftsperson erschienen. Das Beweisthema, zu dem Sie sich äußern sollen, ist Ihnen in der Ladung mitgeteilt worden. Die Frage stellt sich: Haben Sie eine Aussagegenehmigung? Oder benötigen Sie keine?

Fox: Ich benötige keine.

Vorsitzender: Danke schön. Dann fahre ich fort. Bevor Sie sich zu dem Beweisthema äußern, muß ich Sie noch auf folgendes hinweisen: Sie haben vor diesem Untersuchungsausschuß genauso wie vor einem Gericht wahrheitsgemäß auszusagen, das bedeutet, daß Sie dem Ausschuß alles, was Sie zu diesem Thema wissen, mitzuteilen haben. Sie dürfen nichts hinzufügen, Sie dürfen aber auch nichts weglassen. Das gilt sowohl für Ihre Angaben zur Person als auch für Ihre Aussagen zur Sache. Sie können die Aussage verweigern, wenn Sie sich selbst oder einen Ihrer Angehörigen durch die Beantwortung der Gefahr aussetzen würden, wegen einer Straftat oder einer Ordnungswidrigkeit verfolgt zu werden oder wenn die Beantwortung einem Ihrer Angehörigen schwerwiegende Nachteile bringen würde. Sie müssen damit rechnen, daß Sie Ihre Aussage vor dem Ausschuß beeiden müssen. In diesem Zusammenhang weise ich Sie - das geschieht rein vorsorglich - besonders auf die strafrechtlichen Folgen einer falschen Aussage oder eines Meineides hin, der mit einer Freiheitsstrafe von mindestens einem Jahr geahndet werden kann. Diese Belehrung, Herr Fox, erfolgt nicht aus Mißtrauen Ihnen

gegenüber, sondern weil ich dazu gesetzlich verpflichtet bin.

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

Fox: Mein Name ist Udo Helge Fox, ich bin 38 Jahre alt, Nautiker. Meine derzeitige Funktion ist Leiter der Seenotleitung in Bremen.

Vorsitzender: Ja, danke schön. Wie wollen wir verfahren, Herr Fox, wollen Sie uns zu dem Thema, zu dem Sie geladen sind, zunächst eine Darstellung geben, und wir stellen dann unsere Fragen?

Fox: Ich weiß nicht, ob das erforderlich ist. Also mir wäre es recht, wenn Sie Ihre Fragen stellen. Der Sachverhalt - soweit, wie es unser Haus betrifft - ist Ihnen schriftlich vorgelegt worden, der Auszug aus den Unterlagen der Seenotleitung; und wenn Sie diesbezüglich Fragen haben, stehe ich Ihnen dafür zur Verfügung.

Vorsitzender: Ja, danke schön, dann verfahren wir so, daß wir in die Fragerunde eintreten. Ich werde zunächst beginnen, Herr Fuchs. Herr Fox, Entschuldigung, das ist aber nur ein verbaler Ausrutscher meinerseits. Ich nehme den erstmal zurück. Herr Fox, haben Sie den Eindruck gewonnen, daß der MRCC Aarhus die Nachricht „gegebenenfalls Feuer an Bord“ schon um 14:00 Uhr abgesetzt hat, so daß diese Nachricht zu spät gekommen ist?

Fox: Diese Frage kann ich so nicht beantworten, da wir diese Information nicht vom MRCC in Aarhus erhalten haben, sondern, wie das auch aus unseren Unterlagen hervorgeht, wir haben die Ausstrahlung der Dringlichkeitsmeldung von Lyngby Radio durch einen unserer Seenotkreuzer aufgenommen, der uns daraufhin informiert hat,

daß Aarhus Kenntnis hat von einem Fahrzeug, was in Brand ist.

Vorsitzender: Ja, danke. Meine zweite Frage an Sie: Haben Sie Erkenntnisse, ob MRCC Aarhus schon vor dieser Meldung Erkenntnisse hatte über Vorgänge an Bord der „Pallas“?

Fox: Nein, ist uns nicht bekannt.

Vorsitzender: Danke. Eine weitere Frage: Trifft es zu, daß Sie ebenfalls Mitglied - wie weitere Herren - der interministeriellen Arbeitsgruppe im schleswig-holsteinischen Innenministerium sind, um Überlegungen anzustellen, ein Konzept zu erarbeiten zur Verbesserung des Unfall-Management-Konzeptes?

Fox: Das ist richtig.

Vorsitzender: In welchem Dienstverhältnis stehen Sie zu Herrn Klein, den wir hier gehört haben vor vierzehn Tagen?

Fox: Herr Klein ist einer der drei Geschäftsführer der DGzRS und gleichzeitig Leiter des Rettungsdienstes und somit mein direkter Vorgesetzter.

Vorsitzender: Damit bestätigen Sie die Aussage von Herrn Klein, der geäußert hat, hier vor dem Ausschuß: „Ich bin der Chef von Herrn Fox“.

Fox: Das ist korrekt.

Vorsitzender: Also korrekt, danke. Können Sie uns Ihren Aufgabenkreis, Ihre Tätigkeit im MRCC beschreiben?

Fox: Meine Aufgabe als Leiter der Seenotleitung ist es, sicherzustellen, daß der operative Betrieb der Seenotleitung gewährleistet ist und auch in Zukunft gewährleistet wird, sowohl personell als auch technisch.

Vorsitzender: Danke schön, ich gebe an meinen Stellvertreter, Herrn Maurus.

Stellv. Vorsitzender: Herr Fox, Sie sagten eben, daß Sie über einen Ihrer Seenotret-

tungskreuzer von der in Seenot befindlichen „Pallas“ erfahren haben. Welcher Seenotretungskreuzer war das?

Fox: Das war die „Wilhelm Kaisen“ auf Helgoland, die den Spruch aufgenommen hat.

Stellv. Vorsitzender: Und wo war die zu dem Zeitpunkt?

Fox: Die „Wilhelm Kaisen“ ist zu dem Zeitpunkt auf ihrer Station in Helgoland gewesen.

Stellv. Vorsitzender: Wann haben Sie das erfahren?

Fox: Das war um 17:28 Uhr.

Stellv. Vorsitzender: 25.10.?

Fox: Am 25.10., korrekt.

Stellv. Vorsitzender: Haben Sie daraufhin irgend etwas veranlaßt?

Fox: Das ist auch richtig; nachdem wir die Meldung der „Kaisen“ aufgenommen haben - es handelte sich hier um eine Dringlichkeitsmeldung, also nicht unmittelbare Gefahr für die Besatzung -, war die erste Maßnahme, da es sich in erster Linie um technische Hilfeleistung zu diesem Augenblick handeln könnte, den ZMK zu informieren. Das ist dann zwei Minuten später geschehen.

Stellv. Vorsitzender: Können Sie uns diese Meldung noch mal erläutern? Sie sprachen eben von der Dringlichkeitsmeldung. Wie staffelt sich das denn?

Fox: Sie haben Not-, Dringlichkeits- und Sicherheitsmeldung von der Abstufung her. Eine Notmeldung ist, wenn unmittelbare Gefahr für Schiff und Besatzung besteht. Eine Dringlichkeitsmeldung ist, wenn davon auszugehen ist, daß eine unmittelbare Gefahr entstehen könnte, das Schiff aber im Augenblick in einem Zustand sich befindet, wo das Schiff selber sich noch so sicher fühlt, daß es keine Notmeldung ausstrahlt, sprich, wir

müssen das Schiff verlassen oder wir laufen Gefahr, Personen zu verlieren, das Schiff zu verlieren.

Stellv. Vorsitzender: Das heißt also mit anderen Worten, außer der Information des ZMKs haben Sie keine weitere Veranlassung, tätig zu werden zu dem Zeitpunkt.

Fox: Für uns selber war eigentlich keine unmittelbare Veranlassung, da wir daraufhin nämlich in Aarhus angerufen haben, um erstmal eine genauere Lage zu erhalten, was eigentlich dort draußen los ist, und von dort dann die Kenntnis erhalten haben, nachdem wir abgefragt haben, daß das Fahrzeug sich in Brand befindet, die Besatzung im Augenblick der Meinung ist, das Feuer ist unter Kontrolle, und auf dem Weg nach Esbjerg ist. Und es wurde keine weitere Hilfe aus Sicht von Aarhus benötigt, nachdem wir diese angeboten haben.

Stellv. Vorsitzender: Wissen Sie, mit welchen Schiffen Dänemark vor Ort war?

Fox: Zu dem Zeitpunkt war das nicht bekannt.

Stellv. Vorsitzender: Wann sind Sie selber vor Ort gewesen, und was war der Auslöser dafür?

Fox: Der Auslöser, daß wir mit einem Kreuzer - und in dem Fall war es die „Minden“ aus Hörnum - ausgelaufen sind, war die Meldung von Glücksburg, daß man plant, die Besatzung zu evakuieren. Und daraufhin haben wir einen Kreuzer losgeschickt, gleichzeitig auch uns informiert darüber, um für den Fall, daß Hilfeleistung erforderlich ist, menschenrettend vor Ort tätig sein zu können.

Stellv. Vorsitzender: Sie sagten eben, die „Minden“ von Hörnum - kann das sein: die „Minden“ von List?

Fox: Richtig, Entschuldigung. „Hörnum“ ist unser Boot.

Stellv. Vorsitzender: Gut. Und um wieviel Uhr war das?

Fox: Die „Minden“ ist ausgelaufen um 0:27 Uhr am 26.10.

Stellv. Vorsitzender: Haben Sie das Geschehen am 25. mitgeplottet?

Fox: In der Seenotleitung war dazu nicht sehr viel mitzuplotten. Wir haben die Information erhalten, daß das Fahrzeug sich Richtung Esbjerg bewegt und unter Kontrolle ist, haben dann auch ab 17:33 Uhr keinerlei Kenntnis erhalten, daß sich die Umstände in irgendeiner Weise verändert haben. Lyngby Radio hat weiterhin seine Pannennachrichte - die Dringlichkeitsmeldung - ausgestrahlt, und ansonsten ist nichts weiter geschehen, bis wir plötzlich Kenntnis erhielten über Glücksburg, daß Evakuierungsmaßnahmen eingeleitet werden.

Stellv. Vorsitzender: Uns liegt hier ein Papier vor der GAUSS, Umdruck 14/3035, da schreibt die GAUSS: Am 25.10.1998 um 16:36 Uhr meldete das MRCC Bremen: „Pallas“-Feuer unter Kontrolle. Unterstützung Küstenwachzentrum nicht mehr erforderlich. - Können Sie diese Aussage bestätigen?

Fox: Wann soll das gewesen sein?

Stellv. Vorsitzender: 25.10. um 16:36 Uhr.

Fox: Das muß UTC sein, denn wir hatten um 17:33 Uhr - sprich 16:33 Uhr UTC - Aarhus abgefragt, was zur Zeit erforderlich ist, und haben die Bestätigung bekommen, daß zur Zeit nichts veranlaßt wird, außer daß zwei Hubschrauber in unmittelbarer Bereitschaft sind und keine weitere Hilfe zur Zeit erforderlich ist, und diese Meldung haben wir weitergegeben an das Küstenwachzentrum.

Stellv. Vorsitzender: Hm. - Und am 25.10. um 18:29 Uhr UTC hat die „Pallas“ dann die nächste Pannennachrichte abgesetzt oder eine dringende Notmeldung aufgrund zunehmender Rauchentwicklung?

Fox: Das ist möglich. Das geht nicht aus meinen Unterlagen hervor. Das muß von der „Wilhelm Kaisen“ aufgenommen worden sein.

Stellv. Vorsitzender: Als die „Minden“ vor Ort war, welche weiteren dänischen Schiffe haben mit der „Minden“ gemeinsam dort den Einsatz gefahren?

Fox: Soweit mir bekannt ist, dänische Fahrzeuge nur die „Nordsjøn“.

Stellv. Vorsitzender: Herr Minister Steenblock hat letzten Montag hier vor dem Untersuchungsausschuß erklärt, die Dänen hätten am Havaristen einen Schlepper zur Verfügung gehabt, der dann aber wegen eines anderen Einsatzes abgezogen werden mußte. Ist Ihnen hiervon etwas bekannt?

Fox: Das Fahrzeug, was vor Ort war, die „Nordsjøn“, ist ein Fischereischutzboot mit einer beschränkten Schleppkapazität.

Stellv. Vorsitzender: Können Sie über das Schiff noch mehr aussagen?

Fox: Da kann ich sonst keine weiteren Aussagen machen.

Stellv. Vorsitzender: Welche Aufgabe hat die „Minden“ vor Ort wahrgenommen?

Fox: Die „Minden“ ist im ersten Einsatz zur „Pallas“ gelaufen, um gegebenenfalls bei der Menschenrettung zu helfen. Das war aber nicht erforderlich, da zu dem Zeitpunkt, wo die „Minden“ dann vor Ort war, bereits die Personen alle abgeborgten waren.

Stellv. Vorsitzender: Hat sie dann irgendwelche anderen Aufgaben wahrgenommen?

Fox: Dann hat sie keine anderen Aufgaben wahrgenommen. Der Seenotfall als solcher war abgeschlossen, das heißt, von unserer Seite aus, aus Sicht der koordinierenden Stelle, der Seenotleitung in Bremen, sind keine Maßnahmen zu veranlassen gewesen. Seitens der Dänen vor Ort ist nicht entschieden worden, irgendwelche Maßnahmen

durchzuführen und da um technische Hilfeleistung zu bitten.

Stellv. Vorsitzender: Wer hatte die Federführung bei dem Einsatz?

Fox: Für die Menschenrettung war das das MRCC in Aarhus. Ansonsten ist das eine schwierige Frage.

Stellv. Vorsitzender: Weshalb ist das eine schwierige Frage?

Fox: Weil ich nicht vertraut bin mit den Verhältnissen Dänemarks, außer der Menschenrettung.

Stellv. Vorsitzender: Sie sind ja dann später nochmal tätig geworden, am 26.10. um 07:19 Uhr haben Sie an das ZMK gemeldet, daß die „Pallas“ in Richtung Sylt treibt. Können Sie das bestätigen?

Fox: Am 26.10., 07:19 Uhr?

Stellv. Vorsitzender: Ja.

Fox: UTC immer, ne? 07:19 Uhr? - Geht nicht aus meinen Unterlagen hervor.

Stellv. Vorsitzender: Sie sind in der Folge dann mit weiteren Einheiten unterstützend tätig geworden. Welche Einheiten waren das, und wie sahen die Unterstützungen aus, und von wem wurden sie veranlaßt?

Fox: Das geschah auf Anforderung des ZMK. Das war zunächst die „Wilhelm Kaisen“.

Stellv. Vorsitzender: Wann sind Sie - - Können Sie immer präzise dazusagen, wann Sie angefordert wurden?

Fox: Einen Augenblick bitte. - Am nächsten Tag war zunächst die „Minden“ vor Ort, um 12:20 Uhr ist die „Minden“ ausgelaufen zum Havaristen. Dem ging keine Anforderung - zunächst - vorweg, das war auf unsere eigene Veranlassung, einfach um die Lage zu erkunden. Die „Minden“ berichtete um 14:30 Uhr, daß sie anderthalb Meilen vor der brennenden „Pallas“ sei, keine Flammen zu

sehen seien, Qualm aufsteigt und die Decksladung abgebrannt sei. Die „Meerkatze“ war vor Ort zu dem Zeitpunkt, und andere Einheiten in Sichtweite. Um 15:00 Uhr berichtete die „Minden“ dann, daß sie vor Ort sei, „Mellum“ und „Neuwerk“ am Löschen seien und eine Schleppverbindung hergestellt worden sei. Für uns war nichts weiter zu tun in diesem Zusammenhang. Daraufhin ist die „Minden“ wieder zurückgelaufen auf Station. Wir sind angefordert worden durch das Küstenwachzentrum - -

Stellv. Vorsitzender: Wissen Sie, von wem dort?

Fox: Nein. 21:45 Uhr kam die Anforderung nach der „Wilhelm Kaisen“ zur feuertechnischen Unterstützung. Die „Kaisen“ ist daraufhin ausgelaufen, war vor Ort - Sekunde - um 0:30 Uhr, ist dann längsseits gegangen und hat versucht, einfach die Decks abzukühlen, denn mehr war zu diesem Zeitpunkt gar nicht möglich.

Stellv. Vorsitzender: Hat die „Wilhelm Kaisen“ Angehörige der Feuerwehr Cuxhaven an Bord gehabt?

Fox: Meines Wissens nach nicht. Das ist zu einem späteren Zeitpunkt geschehen durch die „Hermann Helms“.

Stellv. Vorsitzender: Wann genau?

Fox: Am 27.10. um 07:55 Uhr erhielten wir die Anfrage, nein, haben wir eine Anfrage an den Zentralen Meldekopf gestellt, da wir einen Anruf durch die Feuerwehr Cuxhaven erhielten, um uns dies bestätigen zu lassen, welche Maßnahmen geplant sind, und es ging um Personen- und Materialtransport. Haben dieses dann bestätigt, daß wir dafür zur Verfügung stehen. Daraufhin wurde dann der Einsatz abgesprochen, wie er durchgeführt werden soll. Die „Hermann Helms“ ist dann um 10:30 Uhr mit Feuerwehrbesetzung ausgelaufen.

Stellv. Vorsitzender: Also nochmal: Sie haben von der Feuerwehr Cuxhaven einen Anruf erhalten?

Fox: Das ist richtig.

Stellv. Vorsitzender: Können Sie den Inhalt dieses Anrufes nochmal etwas präzisieren?

Fox: Es war eine Anfrage, ob die „Hermann Helms“ zur Verfügung steht für einen Einsatz. Dazu müßte der Vormann der „Hermann Helms“ aber mehr sagen können.

Stellv. Vorsitzender: Der Vormann der „Hermann Helms“ war nochmal wer?

Fox: Der Vormann.

Stellv. Vorsitzender: Ja.

Fox: Der „Hermann Helms“.

Stellv. Vorsitzender: Der Name.

Fox: Zu dem Zeitpunkt war das Jörg Bunting.

Stellv. Vorsitzender: Herr Bunting. Gut.

Fox: Mit „b“.

Stellv. Vorsitzender: Und wie lief der Einsatz dann weiter?

Fox: Die „Hermann Helms“ ist ausgelaufen, ist nach Helgoland gelaufen und hat dort die Feuerwehrausrüstung abgegeben. Geht nicht aus den Unterlagen hervor - doch! Übergabe an die „Neuwerk“. Die „Wilhelm Kaisen“ war weiterhin vor Ort. Um 12:50 Uhr ist die „Hermann Helms“ von Helgoland ausgelaufen, um die „Wilhelm Kaisen“ abzulösen beim Löscheinsatz. Um 14:20 Uhr war die „Hermann Helms“ vor Ort und begann mit der Unterstützung durch Feuerlöscheinsatz. Jetzt muß ich hier schauen - -

Stellv. Vorsitzender: Gut, also die weitere Unterstützung - -

Fox: 19:48 Uhr.

Stellv. Vorsitzender: Die weitere Unterstützung verlief dann so, wie Sie sie hier auch dargestellt hatten. Ich war bei der „Minden“ etwas durcheinandergekommen, da scheint mir das Datum nicht zu stimmen in der Vorlage, die wir haben. Da scheinen Sie den 25. mit dem 26.10. verwechselt zu haben, oder? Ist wahrscheinlich ein Tippfehler.

Fox: Möglich.

Stellv. Vorsitzender: Eine Frage, die ich noch habe: Sie verfügen im MRCC über sehr breite Kommunikationsmöglichkeiten, führte Herr Klein hier aus. Haben Sie das „Pallas“-Geschehen insgesamt irgendwie dokumentiert?

Fox: Nein, das konnten wir zu dem Zeitpunkt nicht. Wir verfügen nicht flächendeckend über Kanal 16, wir haben unseren Betriebsfunkkanal. Die Kreuzer vor Ort haben die Kommunikation natürlich mitbekommen und haben uns das dann über den Betriebsfunk mitgeteilt, welches die augenblickliche Sachlage ist.

Stellv. Vorsitzender: Wissen Sie, ob Funkgespräche et cetera durch eines Ihrer Boote dokumentiert wurden?

Fox: Ist mir nicht bekannt.

Stellv. Vorsitzender: Herr Klein sprach dann im Rahmen seiner Vernehmung davon, und darauf ist der Vorsitzende ja auch schon eingegangen, daß es für Seenotfälle viele Pläne gebe, die an den Schnittstellen neu zu definieren seien. Sehen Sie dies auch so?

Fox: Ja.

Stellv. Vorsitzender: Können Sie das etwas präzisieren?

Fox: Aus Sicht der DGzRS ist der Sachstand derzeit so, daß wir nicht sicherstellen können, wenn Menschen in Gefahr sind, daß Feuerwehren nach See gehen, daß leitende Notärzte nach See gehen. Wir haben ein Kontingent freiwilliger Ärzte, die uns zur

Verfügung stehen, aber wir sind auf diese freiwillige Unterstützung angewiesen. Wir sind nicht in der Lage, abzufordern - von großen Krankenhäusern zum Beispiel - Spezialisten mit der Aufforderung, nach See zu gehen. Wir sind auf den Willen der jeweiligen zuständigen Stellen angewiesen.

Stellv. Vorsitzender: Gibt es da noch keine Bund-Länder-Vereinbarung?

Fox: Ist mir nicht bekannt.

Stellv. Vorsitzender: Herr Klein sprach auch eine interministerielle Arbeitsgruppe an, der Sie angehören und die sich mit Seenotfällen auseinandersetzt. Können Sie uns den Auftrag dieser Arbeitsgruppe darlegen?

Fox: Das kann ich in sofern, als ich die Vorbemerkung beziehungsweise die Problemstellung Ihnen vorlesen kann aus dieser interministeriellen Arbeitsgruppe. Die interministerielle Arbeitsgruppe „Unfallmanagement in Küstengewässern“ hat den Auftrag, Organisationsstrukturen für ein funktionsfähiges Strukturmodell zu entwickeln, das geeignet ist, den Folgen von Schiffshavarien in den schleswig-holsteinischen Küstengewässern angemessen zu begegnen und den Besatzungen und Passagieren insbesondere von Fähren und Ro-Ro-Schiffen wirkungsvoll zu helfen.“ - In der ursprünglichen Aufgabenstellung wurde ausdrücklich die Schadstoffbekämpfung ausgenommen, weil die hier bestehenden Strukturen als effektiv und handlungsfähig eingeschätzt worden sind. In der Folge der Ereignisse um die „Pallas“ ist der Auftrag der interministeriellen Arbeitsgruppe durch den Staatssekretär im Innenministerium im Einvernehmen mit den beteiligten Ressorts unter dem Gesichtspunkt der Verantwortlichkeit für den Katastrophenschutz um diese Aufgabenstellung erweitert worden.

Stellv. Vorsitzender: Wann ist diese Arbeitsgruppe eingesetzt worden?

Fox: Ein genaues Datum ist mir im Augenblick nicht bekannt, aber im Frühjahr letzten Jahres.

Stellv. Vorsitzender: Wie weit sind Sie mit den Arbeiten bisher?

Fox: Es gibt ein Konzeptpapier, das zur Vorlage hier dem Innenminister vorliegt jetzt.

Stellv. Vorsitzender: Gut, herzlichen Dank, keine Fragen mehr.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Ja, Herr Fox, Sie haben eben darüber gesprochen, daß Sie die erste Meldung von der „Wilhelm Kaisen“ bekommen haben, die eine Radiomeldung von Lyngby Radio aufgefangen hat. Dann war das ja eher ein Zufall.

Fox: Nein, das war kein Zufall, da die Seenotkreuzer die Notfrequenz 2182 kHz überwachen.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Überwachen Sie diese Frequenz auch in Ihrer Zentrale in Bremen, oder geht das vielleicht auch nicht?

Fox: Nein, das überwachen wir nicht in unserer Zentrale. Die Überwachung für die Seenotleitung nimmt Lyngby Radio wahr. Es gibt eine Vereinbarung zwischen dem Bundesverkehrsministerium und Lyngby Radio zur Überwachung der Notfrequenz 2182 kHz, für die es keine Hörflicht mehr gibt. Nach dem DSS-Verfahren ist es nämlich über DSS die Frequenz 2187,5 kHz, die mittlerweile die Notfrequenz darstellt. Aber hier im Bereich der Nord- und Ostsee hat man sich darauf vereinbart, daß man weiterhin die alte Notfrequenz noch abhört für Fahrzeuge, die noch nicht nach dem DSS ausgerüstet sind.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Also ich glaube, verstanden habe ich das zwar nicht, aber - -

Fox: Ist auch bißchen schwierig.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Das macht ja nichts. - Über die neue Notfrequenz ist dann ja offenbar nichts gekommen, oder?

Fox: Ist nach meinem Kenntnisstand nichts alarmiert worden. Es wurde offensichtlich die alte Frequenz zur Alarmierung benutzt. Wie der Kontakt zwischen der „Pallas“ und Lyngby Radio aufgebaut worden ist, entzieht sich meiner Kenntnis. Nur die Ausstrahlung der Meldung erfolgte danach auf 2182 kHz, auf der Notfrequenz, auf der Sprechfrequenz.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Sie selber sind nicht vom MRCC aus darüber informiert worden, ist das richtig?

Fox: Nein, wir sind nicht informiert worden.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Ist das auch normal, oder sehen Sie darin eventuell auch ein Versäumnis vom MRCC Aarhus?

Fox: Nach unserer Auffassung ist es ein Versäumnis, ja. Es gibt eine Vereinbarung, ein Operational Agreement, zwischen der Seenotleitung in Bremen und dem MRCC in Aarhus, daß man bei Notfällen oder Fällen, die sich zu einem Notfall entwickeln können, im Grenzbereich, unabhängig von der Zuständigkeit, sich gegenseitig frühzeitig informiert.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Also, das ist dann nicht erfüllt worden. Es fällt ja auf, auch Sie sind ja dann wieder informiert worden, das war ja Glücksburg und wiederum nicht vom MRCC Aarhus.

Fox: Das ist richtig.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Auch das wäre dann ein Verstoß gegen diese Vereinbarung gewesen?

Fox: Ich bin kein Jurist, aber Tatsache ist, zu dem Zeitpunkt war das Fahrzeug im dänischen SAR-Bereich. Es war eindeutig in der Zuständigkeit der Kollegen in Aarhus. Aber von meinem Verständnis her - und so handhaben wir das in Bremen auch - hätten wir

unsere Kollegen informiert, einfach um den letzten Sachstand zu haben, auch wenn nichts erforderlich ist.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Haben Sie solche oder ähnliche Erfahrungen schon einmal mit MRCC Aarhus oder anderen Rettungszentralen im Nordseebereich gemacht?

Fox: Wir haben derartige Erfahren gemacht. Das ist richtig. Wir haben derartige Erfahrungen auch mit unseren dänischen Kollegen gemacht oder insbesondere mit unseren dänischen Kollegen gemacht.

Es hat - das ist ein reiner Zufall - zu dem Zeitpunkt, als die „Pallas“ strandete, eine Sitzung der RCCs der NATO-Mitglieder gegeben. Bei dieser Gelegenheit hatte ich ein Gespräch mit meinen Kollegen aus Aarhus gerade zu dem Thema - nicht aufgrund der „Pallas“, sondern aufgrund eines anderen Vorgangs, daß wir einfach der Meinung waren, eine frühzeitige Information, ein Austausch an Kenntnislagen ist wichtig, auch wenn daraus nicht unmittelbar eine Tätigkeit abzuleiten ist. Aber wenn Aarhus zum Beispiel im deutschen SAR-Gebiet tätig wird, um einen dänischen Fischer abzubergen, der verletzt ist, bitten wir darum - oder wir bitten nicht -, wir fordern, daß wir davon Kenntnis erhalten, auch wenn die Maßnahmen durch Aarhus durchgeführt werden. Da ist gar kein Zweifel, daß das sinnvoll ist, daß Aarhus das dann macht. Aber das ändert nichts an der Tatsache, daß man sich einfach aus guter nachbarschaftlicher Beziehung gegenseitig informiert hält.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Wie sieht es denn mit anderen MRCCs aus? Also beispielsweise mit den Niederlanden und Großbritannien. Die Nordsee ist ja ein relativ kleines Küstenmeer. Als Laie sollte man hier eine Zusammenarbeit vermuten. Wie sieht es bei den anderen Ländern aus?

Fox: Für die Holländer oder die Engländer kann ich nur sagen: uneingeschränkt sehr intensive Zusammenarbeit. Wir werden laufend informiert über Vorgänge, die unseren

Bereich betreffen. Und umgekehrt ist es genauso. Es gibt eine wechselseitige Unterstützung.

Als Beispiel dafür: Der Seenotkreuzer auf Borkum fährt Einsätze im holländischen Gebiet, Krankentransporte nach Eemshaven. Umgekehrt: Die holländischen Rettungsdienste werden tätig gerade im Bereich Watten bei uns, weil sie aufgrund der kleineren Fahrzeuge dort agiler sind. Das hat sich im Laufe der Jahre entwickelt und stets bewährt. Es ist natürlich auch eine Frage, ob es konsequent eingehalten wird. Ich kann das für England und für Holland nur sagen: 100prozentig.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Ich komme zu einem anderen Thema. Die Cuxhavener Feuerwehr hat bei Ihnen angefragt, ob Sie ihr behilflich sein könnten. Wäre das nicht eigentlich Aufgabe des ZMK gewesen?

Fox: Da ich nicht weiß, wer dieses initiiert hat, ob das nun eine Anforderung des ZMK an die Feuerwehr Cuxhaven war, tätig zu werden, oder ob die Feuerwehr Cuxhaven eigeninitiativ tätig wurde, kann ich die Frage hier nicht beantworten. Es ist durchaus üblich, daß man auf dem kleinen Dienstweg - sprich Feuerwehr Cuxhaven - direkt an den Kreuzer herangeht, man kennt sich, man kriegt dort die Informationen aus erster Hand, man ruft an, man weiß sofort, ist der Kreuzer vielleicht in einem Einsatz, steht gar nicht zur Verfügung und spart sich damit lange Wege.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Wer koordinierte denn diese Maßnahmen? Ich stelle es mir so vor, daß eine zentrale Stelle so etwas koordinieren muß und über solche Schritte informiert sein muß. Haben Sie denn Ihrerseits den ZMK darüber informiert?

Fox: Das habe ich gesagt. Ja. Wir haben die Information erhalten, daß eine Anfrage seitens der Feuerwehr über die Nutzung des Kreuzers getätigt worden ist. Daraufhin haben wir den Zentralen Meldekopf von uns aus angerufen, um uns das bestätigen zu

lassen, ob das überhaupt abgestimmte Maßnahmen sind.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Wie sieht die Zusammenarbeit mit SAR-Glücksburg aus? Funktioniert das reibungslos, oder gebe es da Verbesserungsmöglichkeiten?

Fox: Meiner Meinung nach ist die Zusammenarbeit in Deutschland zwischen dem militärischen SAR-Dienst und dem maritimen SAR-Dienst derartig gut, daß wir darum von unsren Nachbarn beneidet werden. Es gibt immer Reibereien. Das ist gar keine Frage. Man hat unterschiedliche Interessen. Die einen sind für den aeronautischen SAR-Dienst beziehungsweise militärischen SAR-Dienst zuständig, die anderen für den maritimen. Wenn überhaupt, hat es eher dann Probleme gegeben, daß wir einen Hub-schrauber zu früh abgefordert haben, ohne daß die Sachlage im Augenblick klar und eindeutig war und sich hinterher herausgestellt hat, es war gar nicht notwendig. Dann kommen natürlich Klagen, daß Flugstunden verlorengegangen sind, Bereitschaftszeiten und ähnliche Dinge.

Aber das Verständnis seitens der Bundesmarine, daß gerade auf See die Situation sehr häufig sehr unklar ist und auch sehr lange sehr unklar sein kann, bis man vor Ort ist und die Lage selber erkundet, das Verständnis ist eindeutig vorhanden. Wir haben noch nie die Erfahrung gemacht, daß uns ein Hub-schrauber aufgrund einer unklaren Einsatzmeldung verweigert worden ist. Das hat es noch nie gegeben.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Wäre es Ihrer Meinung nach sinnvoll, eventuell die drei Einsatzleitstellen, die wir haben - also MRCC Bremen, SAR-Glücksburg und ZMK Cuxhaven -, räumlich zusammenzufassen?

Fox: Diese Notwendigkeit sehe ich nicht. Es ist eine Frage der Kommunikation. Die Kommunikationsmöglichkeiten sind vorhanden. Es ist ein Telefonanruf. Es ein Knopfdruck in der Seenotleitung. Es funktioniert,

wenn die Leute, die hinter den Geräten sitzen, auch funktionieren wollen.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Wie sieht es mit dem Telefon aus? Müssen Sie wählen, haben Sie Standleitungen, oder wie funktioniert das?

Fox: Zum ZMK haben wir eine Wählleitung, die bei uns im Tretbort fest programmiert ist über ISDN. Innerhalb von zwei Zehntelsekunden haben wir die Verbindung. Wir haben eine Standleitung nach Glücksburg. Es geht nicht schneller.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Ich weiß nicht, wie das funktioniert. Wie ist der Einsatz von Computern und Rechnern bei Ihnen? Es wird ja offenbar alles erfaßt auf Rechnern. Oder irre ich mich da?

Fox: Das ist richtig, wobei man auch ganz klar sagen muß: Wenn ein Seenotfall ausgelöst wird, in dem Augenblick fangen Sie nicht an, Protokolle zu schreiben. Sie alarmieren, Sie koordinieren, Sie machen Suchplanung, Sie werden zusehen, daß Sie zuständige Ressourcen oder weitere Ressourcen zur Verfügung haben. Wenn die Sachlage es erlaubt, dann fangen Sie an, ihre Papiere zu ordnen und zu dokumentieren.

Vorsitzender: Ja, Herr Schlie.

Abg. Schlie: Herr Fox, ich würde gern noch einmal auf das Thema Erstein-satz/Zusammenarbeit mit Dänemark zurückkommen. Sie hatten uns berichtet, Aarhus hat Sie nicht informiert. Gab es außerhalb solcher offiziellen Informationswege irgendwelche anderen Informationen direkt von Schiff zu Schiff?

Fox: Es gab sicherlich einen Austausch von Informationen der Einheiten vor Ort. Bloß am ersten Tag, als die „Pallas“ in Brand war und auf Esbjerg zulief, waren keine anderen Fahrzeuge vor Ort, die sich hätten austauschen können. Es gibt weitere Informationswege, die sich auch aufgrund der langjährigen Erfahrung etabliert haben. Das ist eben

auch der Umstand, daß wir von Glücksburg informiert worden sind, da die Luftrettung in Dänemark Karup von dem Fall Kenntnis hatte aufgrund ihres eigenen Einsatzes des Hubschraubers, Glücksburg über den Sachstand informiert hat, und Glücksburg uns informiert hat. Das ist eigentlich auch der richtige Weg, daß man sich eigentlich permanent austauscht, auch im Zweifelsfall - hat er die Information, hat er die Information nicht? Lieber einmal zu viel als einmal zu wenig.

Abg. Schlie: Ja, ja, ich frage auch deswegen nach, weil uns Herr Klein das letzte Mal über solche Wege der Information berichtet hatte. Gab es denn am zweiten Tag solche indirekten Informationswege von Schiff zu Schiff oder auf anderer Ebene?

Vorsitzender: Wollen wir klären, welcher Tag gemeint ist?

Abg. Schlie: Der 26.

Fox: Es gab sicherlich auch einen Austausch von Informationen der Einheiten vor Ort. Wir haben durch unsere Kreuzer dann in der Regel auch Informationen erhalten, was im Augenblick der Sachstand ist. Wir sind nicht mehr koordinierend tätig gewesen. Menschenrettung war abgeschlossen. Wir haben Einheiten auf Anforderung zur Verfügung gestellt für technische Hilfeleistung und haben dann entsprechend den Kontakt mit unseren Einheiten gehalten, um zu wissen, was im Augenblick los ist.

Abg. Schlie: Sie hatten vorhin schon einmal den Begriff der technischen Hilfeleistung verwandt. Könnten Sie den konkretisieren?

Fox: Technische Hilfeleistung ist eigentlich alles, wozu ein Seenotkreuzer und die Besatzung in der Lage ist zu helfen, was aber nicht unmittelbar der Menschenrettung dient.

Abg. Schlie: Darunter ist dann auch die Brandbekämpfung zu verstehen,

Fox: Das ist richtig.

Abg. Schlie: soweit Sie dazu technisch mit Ihren Mitteln Möglichkeiten haben?

Fox: Das ist richtig.

Abg. Schlie: Ich würde dann gern noch einmal auf das, was Sie zum 27.10. gesagt haben, eingehen. 7:55 Uhr wäre ein Anruf von der Feuerwehr Cuxhaven gekommen. Sie wären nach Nutzungsmöglichkeiten Ihres Kreuzers befragt worden. Worauf bezogen sich diese Nutzungsmöglichkeiten? Könnten Sie das noch einmal darstellen?

Vorsitzender: Wann war das?

Abg. Schlie: 27.10., 7:55 Uhr, wenn ich das vorhin richtig mitgeschrieben habe.

Fox: 7:55 Uhr haben die den ZMK angerufen, ob halt eben die Anforderung seitens der Feuerwehr im Zusammenhang mit der „Pallas“ zu sehen ist beziehungsweise ob das eine abgestimmte Maßnahme ist. Richtig.

Abg. Schlie: Könnten Sie noch einmal darstellen, was die Feuerwehr Ihnen gegenüber an Anforderungsprofil geäußert hatte?

Fox: Ein Transportmittel zur Verlastung von Gerät und Personen nach Helgoland.

Abg. Schlie: Das ist, wenn ich es vorhin richtig mitgeschrieben habe, dann von Ihnen auch erfolgt, und Sie haben entsprechend auf Helgoland abgesetzt, und dann ist mit der „Neuwerk“ entsprechend weiter verfahren worden?

Fox: Richtig, die „Neuwerk“ hat dann die Besatzung aufgenommen und ist dann weitergelaufen.

Vorsitzender: Herr Hentschel.

Abg. Hentschel: Herr Fox, was mich gewundert hat, weil ich habe jetzt zwei Protokolle vor mir liegen - - Das eine ist von der DGzRS und das zweite ist von der GAUSS. Kennen Sie die beiden Protokolle?

Fox: Das Protokoll - - Daß es ein Protokoll der GAUSS gibt, ist mir bekannt, aber - -

Abg. Hentschel: Sie haben nicht reingeschaut? Was auffällt, ist ja, daß das Protokoll der GAUSS eine ganze Reihe Seenotmeldungen der „Pallas“ enthält, die bei Ihnen nicht auftauchen. Ist Ihnen das bekannt?

Fox: Ist mir nicht bekannt, aber ich weiß auch nicht, welche Quellen GAUSS zitiert.

Abg. Hentschel: Zum Beispiel steht bei der GAUSS um 15:40 Uhr UTC-Seenotmeldung über Lyngby Radio an RCC Dänemark: Feuer an Bord. Solche Meldungen können Sie nicht empfangen?

Fox: Nein.

Abg. Hentschel: Warum können Sie solche Meldungen nicht empfangen?

Fox: Wir können sie genauso wenig empfangen wie GAUSS. Ich verstehe jetzt auch nicht ganz die Frage selber. Wir haben nicht die Möglichkeit, Meldungen, die in Dänemark ausgestrahlt werden, aufgrund der Reichweite der Funkfrequenzen bei uns zu empfangen.

Abg. Hentschel: Ach so, die Reichweite dieser Meldung des Schiffes reicht praktisch nur innerhalb von Dänemark?

Fox: Es geht in den deutschen Bereich hinein. Unter günstigen Wetterausbreitungsbedingungen haben Sie die Möglichkeit, das direkt in Bremen zu empfangen. Tatsache ist ja, daß der Kreuzer in Helgoland die Meldung mitbekommen hat. Der Kreuzer in Cuxhaven zum Beispiel hat die Meldung nicht mehr empfangen.

Abg. Hentschel: In Ihrem Protokoll taucht zwischen der Rückmeldung 17:36 Uhr am 25.10. und nach der Meldung des RCC Glücksburg nachts um 0:20 Uhr keinerlei weitere Meldungen auf. Ist das richtig?

Fox: Das ist richtig. Es hat nach meinem Kenntnisstand keinen offiziellen Austausch an Informationen gegeben.

Abg. Hentschel: Die GAUSS hat protokolliert, daß es um 18:20 Uhr eine Meldung der „Pallas“ an das RCC in Dänemark gibt mit der Angabe: starker Rauch - heavy smoke formation. Weitere Meldungen erfolgten um 17:26 Uhr. Alles UTC. Um 18:29 Uhr erfolgt dann eine dringende Notmeldung aufgrund zunehmender Rauchentwicklung. Warum werden solche Meldungen von seiten des RCC in Dänemark nicht weitergegeben?

Fox: Fragen Sie das bitte die Kollegen in Dänemark.

Abg. Hentschel: Im Laufe des Abends sind noch eine ganze Reihe weiterer solcher Meldungen erfolgt, wie das Protokoll ergibt. Die ganze Nacht durch gibt es hier weitere Meldungen bis 23:00 Uhr: Schiff ist in offenen Flammen und so weiter. Ist es denn normal, daß solche Informationen von Dänemark nicht weitergegeben werden?

Fox: Zum einen: Mir sind nicht die Quellen bekannt, die GAUSS hier zitiert. Woher die Zeiten kommen, bleibt offen. Zum anderen ist es so, was in Aarhus zu dem Zeitpunkt geschehen ist, entzieht sich meiner Kenntnis. Ich will nicht ausschließen, das war keine ruhige Nacht, daß man auch in Aarhus sehr, sehr beschäftigt war mit verschiedenen Fällen, und unter Umständen versucht hat, diese Fälle abzuarbeiten. Aber das sind Fragen, die eigentlich an die falsche Person gestellt sind. Da müßte man diejenigen Zuständigen in Aarhus dazu befragen. Dazu kann ich nichts sagen.

Abg. Hentschel: Dann steht hier, um 22:54 Uhr schließlich erfolgt die Meldung „Mayday“ von „Pallas“. Daraufhin informiert - -

Vorsitzender: Könnten Sie bitte, Kollege Hentschel, auch den Tag der Mayday-Meldung nennen?

Abg. Hentschel: Am 25.10. um 22:54 Uhr nach GAUSS-Protokoll erfolgt die Mayday-Meldung. Das ist also nach deutscher Zeit 6 Minuten vor Mitternacht. Danach,

8 Minuten später, kommt dann Dänemark Airforce Rescue Center informiert SAR Skrydstrup - ich kann das nicht richtig aussprechen, ich hoffe es stimmt - und beordert Heli - das heißt wohl Helikopter - aus Skrydstrup und Helgoland zur „Pallas“. Was für ein Hubschrauber ist denn aus Helgoland dort geordert worden?

Fox: Fragen Sie Herrn Lang, der nach mir kommt.

Abg. Hentschel: Ah, ja, aber es handelt sich dann um einen deutschen Hubschrauber?

Fox: Ja, auf Helgoland ist ein SAR-Hubschrauber der Bundesmarine stationiert.

Abg. Hentschel: Von dieser Anforderung eines deutschen Hubschraubers werden Sie nicht informiert?

Fox: Wir sind informiert worden um 0:20 Uhr. Auch in Glücksburg ist man zu dem Zeitpunkt sehr beschäftigt und sieht erst einmal zu, daß die Maschine in die Luft kommt, um dann weitere Informationen weiterzuleiten.

Glücksburg - um das auch klarzumachen - Glücksburg muß eigentlich davon ausgehen, daß wir informiert sind durch Aarhus. Es nicht Aufgabe von Glücksburg, uns über einen Seenotfall zu informieren. Man tut es aus guter kollegialer Zusammenarbeit, aber es ist nicht Aufgabe der Glücksbürger. Die Glücksbürger haben eine Anforderung auf das Flottenkommandos seitens der Dänen und Unterstützung durch einen SAR-Hubschrauber. Das haben sie veranlaßt. Darüber hinaus sind wir informiert worden.

Abg. Hentschel: Ist die Feststellung richtig, daß praktisch den gesamten Abend von etwa 17 Uhr bis Mitternacht keine Informationen von Dänemark an Sie gegangen sind, obwohl normalerweise regelmäßig hätte informiert werden müssen?

Fox: Wenn sich eine Veränderung der Situation anbahnt, hätte ich erwartet, daß wir informiert werden. Ja. Es ist sicherlich nicht

notwendig, wenn die „Pallas“ weiter Richtung Esbjerg läuft, um dort als Nothafen einzulaufen, um dort Löschmaßnahmen durchzuführen. Das war ja wohl offensichtlich der Plan.

Abg. Hentschel: Jetzt zu der Frage der Einsatzleitung. Wenn mehrere Schiffe beziehungsweise Hubschrauber auf See unterwegs sind, um an einem Fall tätig zu sein, wie in diesem Fall der „Pallas“, wobei es ja teilweise um Feuerlöschen geht, teilweise um Schleppen, teilweise um Rettung von Personen, wer übernimmt dann die Koordination?

Fox: Am Beispiel der „Pallas“ am besten?

Abg. Hentschel: Ja.

Fox: Sie müssen das immer fallbezogen sehen. Grundsätzlich das zuständige RCC, die Seenotleitung, die verantwortlich ist. In diesem Fall, bei den Abbergungsmaßnahmen der Personen, war es in Aarhus. Die koordinieren. Die Einsatzleitung vor Ort wird bestimmt durch das Koordinieren der RCC. Das war in dem Fall die „Nordsjøen“, wobei es so ist, daß Absprachen zwischen den Hubschraubern stattfinden unabhängig vom Koordinator vor Ort, da das Einsatzfahrzeug selber nicht in der Lage ist, zwei Hubschrauber zu führen. Die müssen sich untereinander abstimmen, wie die Abbergungsmaßnahmen zum Beispiel durchzuführen sind. Wie man sich clearance gibt, Sicherheitsabstände und ähnliche Dinge.

Abg. Hentschel: Funktionieren diese Absprachen und diese Koordinationen einwandfrei, oder gibt es da Probleme?

Fox: Mein Kenntnisstand ist, daß diese Absprachen einwandfrei funktionieren. Wir haben in Deutschland das derartig organisiert, daß wir in der Regel - sage ich einmal, es gibt ganz wenige Ausnahmen - aber in der Regel die Führung der fliegenden Einsatzmittel Glücksburg überlassen und die Führung der schwimmenden Einsatzmittel durch Bremen durchführen.

Der Einsatzleiter vor Ort ist in der Regel ein Seefahrzeug. Es können aber auch Ausnahmen sein, wenn man sich die Breguet „Atlantic“ vorstellt vom Marinefliegergeschwader III, die mit neun bis elf Mann Besatzung mit Kommunikationsmöglichkeiten wie eine Mini-AWACS ausgestattet ist, daß die im Augenblick das qualifiziertere Fahrzeug für die Koordinierung ist, dann wird dies auch durch dieses Flugzeug durchgeführt.

Abg. Hentschel: Und das wird jeweils von den RCCs abgesprochen?

Fox: Das wird abgestimmt und festgelegt.

Abg. Hentschel: Wie ist es denn nun, wenn weitere Fahrzeuge im Einsatz sind zum Schleppen oder zum Feuerlöschen, die von Cuxhaven geschickt worden sind?

Fox: Das fällt dann in die Zuständigkeit von Cuxhaven.

Abg. Hentschel: Und wie erfolgt dann die Koordination zwischen den Schiffen oder Flugzeugen, die von Bremen aus gesteuert werden und denen, die von Cuxhaven aus gesteuert werden?

Fox: Es gibt eine ganz einfache Regelung: Menschenrettung geht vor Sachrettung. So. Wenn Einsatzmittel vor Ort sind, und diese Einsatzmittel sind limitiert, daß wir beschränkt sind und wir nicht alle Maßnahmen parallel abarbeiten können, dann geht Menschenrettung vor.

Wenn wir nur die „Oceanic“ vor Ort hätten und die Besatzung muß gerettet werden, dann wird die „Oceanic“ nicht versuchen, eine Schleppverbindung aufzubauen, sondern sie wird die Menschen retten. Wenn sie das getan hat, dann wird sie eine Schleppverbindung aufbauen. Aber das ist immer oberstes Prinzip: erst die Menschen, dann das Gerät.

Abg. Hentschel: Wie war es denn im konkreten Fall in den folgenden Tagen? Da waren ja auch regelmäßig mehrfach Schiffe des

Seenotrettungsdienstes im Einsatz. Hat denn ständig, sobald ein Schiff des Seenotrettungsdienstes aufgetaucht ist - - Ist dann die Leitung wieder an die Seenotrettungsstelle übergegangen, oder wird das mit Cuxhaven abgesprochen?

Fox: Nein. Einsatzleitung ist von Cuxhaven festgelegt worden, und der unterstellen wir uns. Das ist reine technische Hilfeleistung. Es geht nicht um Menschenrettung. Die Menschen sind ja schon längst von Bord gewesen. Es hat auch keinen Wechsel irgendwelcher Verantwortlichkeiten gegeben.

Abg. Hentschel: Ab dem 26., nachdem die Menschen von Bord geborgen waren, war dann die Einsatzleitstelle immer Cuxhaven?

Fox: Ja.

Abg. Hentschel: Dann habe ich noch Fragen bezüglich des Einsatzes von Hubschraubern.

Vorsitzender: Könnten Sie das nicht vielleicht Herrn Lang fragen, Kollege Hentschel. Herr Fox ist zuständig für die schwimmenden Einheiten der DGzRS und nicht für SAR-Glücksburg.

Abg. Hentschel: Na ja, es ist aber interessant, welche Erfahrungen er mit dem Einsatz von Hubschraubern hat,

Vorsitzender: Das können Sie natürlich fragen.

Abg. Hentschel: weil er ja die Koordination von seiner Warte aus sieht. Der Einsatz von Hubschraubern ist ja prioritär dafür da, um Menschen zu retten und nur im Notfall, um technische Hilfeleistung zu geben. Ist das richtig?

Fox: Da müßten Sie die Definition des militärischen SAR-Dienstes lesen, wie sich der militärische SAR-Dienst selber definiert. Wir haben eine Vereinbarung der gegenseitigen Hilfeleistung bei Menschenrettung. Wenn für die Menschenrettung zum Beispiel die Verlastung von Material oder Feuerwehreuten erforderlich ist - das hat es auch schon in

einem Fall gegeben, das hat hinterher Diskussionsbedarf zwischen Glücksburg und Bremen gegeben, aber es war keine Frage -, um die Besatzung zu retten, haben wir das Schiff gerettet. Das war nämlich auch ein Brand in der Elbemündung. Das Schiff konnte gelöscht werden beziehungsweise der Brand so unter Kontrolle gebracht werden, daß das Schiff dann in Cuxhaven abgelöscht werden konnte und ein Evakuierenden der Besatzung nicht erforderlich war.

Das Evakuieren der Besatzung ist immer die letzte Maßnahme. Gerade bei solchen Wetterverhältnissen setzt man sich grundsätzlich immer Lebensgefahr aus. Wer sein Schiff verläßt, ist die letzte Maßnahme. Wenn es andere Möglichkeiten gibt, das zu verhindern, dann ist es aber immer zielgerichtet auf Menschenrettung und nicht technische Hilfeleistung, um Sachwerte zu retten.

Abg. Hentschel: Das heißt, es können Hub-schrauber an sich nicht angefordert werden, um technische Hilfeleistung ohne Menschenrettung vorzunehmen?

Fox: Nach meinem Wissen nicht.

Abg. Hentschel: Danke schön.

Vorsitzender: Ich darf Sie, Herr Fox, noch einmal darauf hinweisen, der Abgeordnete Hentschel hat eine nicht autorisierte Darstellung der GAUSS zitiert, in deren Eingangspassage steht, ich zitiere: „Die hier dokumentierten Daten beruhen im wesentlichen auf Pressemitteilungen und persönlichen Informationen.“ Das mußten wir für das Protokoll noch einmal richtigstellen, weil das Ihnen offiziell ja überhaupt nicht bekannt sein muß, diese quasi private Ausarbeitung der Firma GAUSS. - Herr Kubicki.

Abg. Kubicki: Herr Fox, ich habe an sich nur ein oder zwei grundsätzlich Fragen. Wie nehmen Sie eigentlich beim MRCC in Bremen eine Lagebeurteilung vor? Durch Mitteilung der Schiffsführer vor Ort? Oder gibt es auch die Möglichkeit, beispielsweise ein Bild zu visualisieren, also Fernsehaufnah-

men, die via Satelitenkommunikation bei Ihnen auflaufen?

Fox: Nein, diese Möglichkeit besteht nicht. Zum einen sind wir auf die Erstmeldung angewiesen, wie ungenau sie auch immer sein mag, wer auch immer uns diese Erstmeldung mitteilt, das spielt keine Rolle. Das kann der Kurgast sein, der in seinem Kurhotel etwas beobachtet, das kann das Fahrzeug selber sein, das sich in Not befindet und Hilfe benötigt. Aufgrund dieser Informationen - ich habe das schon erwähnt, es ist sehr häufig sehr wenig, was wir Substantielles haben - werden wir tätig. Und eigentlich das erste Mal, wo wir gute Informationen haben, ist dann, wenn Fahrzeuge der Behörden - Bund- oder Länderbehörden - beziehungsweise unsere eigenen Einheiten vor Ort sind, die die Situation einschätzen können und mitteilen können, so und so ist im Augenblick der Sachstand, ach unserer Auffassung besteht akute Gefahr oder keine Gefahr.

Man muß auch sehen, die Leute an Bord beurteilen die Situation vielleicht auch völlig anders, als man das als jemand - ich will nicht sagen abgeklärt -, aber der doch vielleicht vertrauter mit solchen extremen Situationen ist.

Abg. Kubicki: Ja, das leuchtet mir ein, deshalb ist ja meine Frage, ob es die Möglichkeit einer eigenen Lageeinschätzung durch Visualisierung gibt, bei Ihnen nicht?

Fox: Nein.

Abg. Kubicki: Und nach Ihrem Kenntnisstand auch bei den anderen Diensten nicht?

Fox: Nein. Also über Videokameras und dann über Satelit oder ähnliche Dinge - - Ich kenne derartige technische Versuche, aber eingeführt - - Ist mir nicht bekannt, wo das weltweit der Fall wäre.

Abg. Kubicki: Keine Fragen.

Vorsitzender: Frau Spoorendonk.

Abg. Spoorendonk: Ich habe nur noch einmal eine Nachfrage zu den Kommunikationsschwierigkeiten mit Aarhus. Sie sagten vorhin, daß Sie ein Gespräch mit dem Leiter gehabt haben, weil es anscheinend schon früher Kommunikationsschwierigkeiten gegeben hat. Ich wüßte von Ihnen gern - ich weiß nicht, ob Sie das dürfen -, aber was hat denn Ihr Kollege darauf geantwortet? Sind Sie sich einig geworden? Oder wie lief das Gespräch ab?

Fox: Wir sind uns einig geworden. Es ging einfach grundsätzlich um den Sachverhalt, daß auch im Grenzbereich, auch wenn die Zuständigkeiten geklärt sind, auch wenn nicht unmittelbar die Notwendigkeit besteht, sich gegenseitig zu helfen, es einfach auch eine Frage von Professionalität und guter Seemannschaft ist, sich gegenseitig auf dem laufenden zu halten. Es hat Fälle gegeben, in denen wir in einer Situation die Lage anders beurteilt haben, vielleicht mehr gemacht hätten. Es hat nicht dazu geführt, daß Leute zu Schaden gekommen sind. Das ändert aber nichts daran, daß wir von der Einstellung her vielleicht andere Dinge unterstützend durchgeführt hätten. Es wäre kein Schaden gewesen, vielleicht den einen oder anderen Kreuzer hinzuschicken, auch wenn es nicht erforderlich ist, dann muß er halt umsonst wieder nach Hause fahren. Es ist aber eigentlich schlimm, auf die Möglichkeiten nicht zurückzugreifen.

Abg. Spoorendonk: Dürfen Sie hier erzählen, was Ihr Kollege darauf geantwortet hat?

Fox: Ich kann Ihnen so viel sagen, daß sich mein Kollege durchaus bewußt war, daß es hier auch Bedarf im Flottenkommando in Dänemark gibt, Leute auch entsprechend zu schulen. Das ist auch eine Frage der Strukturen. Wir haben in Bremen eine Rettungsleitstelle, die nichts anderes macht als diese Tätigkeit und sich auf diese Tätigkeit konzentriert. In Glücksburg ist das RCC auch räumlich von der Operationszentrale des Flottenkommandos getrennt, kümmert sich auch nur um diese Tätigkeit. In Aarhus ist

das RCC ein Schreibtisch im Flottenkommando. Sie haben nicht immer qualifiziertes Personal, was SAR-Belange angeht. Das sind Leute - Soldaten, Militärs - die ausgebildet sind in allen möglichen Dingen, aber nicht zwingend immer in SAR. Sichergestellt werden soll - das ist mein Kenntnisstand -, daß mindestens einer der zuständigen Offiziere im Dienst Ausbildung in SAR-Fragen hat.

Abg. Spoorendonk: Darin waren Sie sich einig?

Fox: Wir waren uns darüber einig, daß es erforderlich ist, daß das Personal in Aarhus auch entsprechend instruiert wird, grundsätzlich Meldungen weiterzuleiten, auch wenn aus Sicht des Zuständigen in dem Augenblick nicht unmittelbar die Notwendigkeit erkannt wird.

Abg. Spoorendonk: Ich habe noch eine Frage. Ich habe das Protokoll vom 1. Februar noch einmal angeguckt. Herr Klein - wenn ich das richtig in Erinnerung habe - meint eigentlich, daß die Zusammenarbeit mit Aarhus vernünftig läuft. Diese Kritik, die Sie hier anbringen, habe ich so nicht vernehmen können.

Fox: Die Zusammenarbeit ist vernünftig. Nur müssen wir uns darüber im klaren sein, es gibt Situationen, wo im nachhinein erkannt wird, daß man Maßnahmen anders hätte einleiten können, wenn man frühzeitig genug andere Stellen mit alarmiert hätte. Es kann aus unserer Sicht nicht sein, daß zum Beispiel ein dänischer Fischkutter, der sich normalerweise von den Kommunikationsmöglichkeiten an seinen Heimat RCC wendet - diese Möglichkeit besteht für ihn -, einen Verletzten an Bord hat, eine dänische Maschine diese Person in unserem SAR-Einsatzgebiet abbirgt - das ist alles vernünftig und plausibel -, daß wir aber davon nicht Kenntnis haben, es sei denn, daß diese SAR-Maschine selber in Not gerät, es sei denn, daß zum Beispiel das Abbergemanöver nicht möglich ist auf Grund anderer Widrigkeiten - die Witsch fällt aus oder sonstige Dinge -;

dann ist Zeit verloren, einen Seenotkreuzer herauszuschicken, weil einfach eine Dreiviertelstunde, eine Stunde später vielleicht erkannt wird: Der Hubschrauber war doch nicht das richtige Mittel der Wahl. Wir ziehen es vor: immer parallel. Auch wenn wir einen Hubschrauber ausschicken, geht in der Regel ein Seenotkreuzer parallel heraus, und in der Regel heißt das, daß er auf halber Strecke wieder abgepiffen wird und unverrichteterdinge wieder nach Hause muß. Das ist unser Verständnis, wie wir arbeiten. Wir wünschen uns, daß die Dänen es ähnlich machen und diese Auffassung teilen. Wir haben dieses Verständnis gemeinsam mit den Holländern und den Engländern. Wir arbeiten daran, daß dies mit den Dänen auch so funktioniert.

Grundsätzlich haben wir bei der Abwicklung, bei Notfällen nie Probleme gehabt. Das hat wunderbar funktioniert. Es hat sich immer wieder bewiesen. Vor zehn Tagen – am Freitag – hatten wir einen Seenotfall. Vier Leute sind zu Tode gekommen. Es ist erstaunlich, wieviel Pressenotiz da herauskam. Das war ein Seenotfall unter Witterungsbedingungen, die noch wesentlich haariger waren als bei der „Pallas“, wo die Zusammenarbeit zwischen Dänemark und Deutschland einwandfrei funktionierte. Das ist eigentlich auch die Regel. Das ändert aber nichts daran, daß wir unter uns als Kollegen uns auch offen sagen, wenn wir der Meinung sind: Paß auf, Hans Christian, daran müssen wir arbeiten.

Vorsitzender: Frau Tengler.

Abg. Tengler: Herr Fox, Sie sagten, am 26.10. sei die „Minden“ vor Ort an der „Pallas“ gewesen. Ich habe noch eine Frage: War auch die „Hermann Helms“ am 27.10. an der „Pallas“?

Fox: Ich meine, die „Hermann Helms“ ist erst später dazugekommen. Nach der „Minden“ ist die „Wilhelm Kaisen“ ausgelaufen. Die „Hermann Helms“ ist erst, nachdem Feuerwehr und Material nach Helgoland verbracht worden sind, zur Ablösung

der „Wilhelm Kaisen“ ausgelaufen, war dann aber vor Ort und hat auch Löschmaßnahmen durchgeführt.

Abg. Tengler: Vielen Dank. Sie sagten, wofür ich volles Verständnis habe, die Dokumentation erfolgt erst später. Dennoch eine Frage: Haben Sie vor Ort Videoaufnahmen gemacht?

Fox: Nach meinem Kenntnisstand gibt es private Videoaufzeichnungen. Leute haben nicht im Auftrag der Seenotleitung, aber privat Aufzeichnungen gemacht.

Abg. Tengler: Von der Besatzung der „Minden“ und der „Hermann Helms“?

Fox: Nein, von der Besatzung der „Kaisen“.

Abg. Tengler: Danke schön.

Vorsitzender: Herr von Hielmcrone.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Ich habe noch eine Frage. Gibt es zu diesem Gespräch, das Sie mit Ihrem Kollegen von MRCC Aarhus geführt haben, eine Protokollnotiz oder sonstige Aufzeichnungen, denn wir werden ja wahrscheinlich Ihre Kollegen aus Aarhus hier nicht befragen können?

Fox: Was verstehen Sie unter einer Protokollnotiz?

Abg. Dr. von Hielmcrone: Sie haben Gespräche geführt. Darüber fertigt man in der Regel ein Protokoll.

Fox: Es gibt SAR-Notizen über die Gespräche – so nennen sie sich bei uns –; sie sind in der Seenotleitung vorhanden. Darauf basiert ja auch dieses Log, das Sie, wie ich hoffe, zur Verfügung haben.

Vorsitzender: Herr Fox, es liegen keine weiteren Fragen vor. Ich danke Ihnen, daß Sie heute gekommen sind, und wünsche Ihnen eine gute Heimreise.

Fox: Danke.

Vorsitzender: Der Ausschuß macht nun bis 11:15 Uhr eine technische Pause. Der nächste Zeuge, Herr Lang, ist bereits im Hause.

(Unterbrechung: 11:06 bis 11:18 Uhr)

Vorsitzender: Wir setzen die Sitzung mit der Befragung des Zeugen Fox fort. Die Fraktionen haben sich darüber verständigt. Herr Kollege Kubicki, ich hatte den Antragsteller gebeten, zusammen mit der CDU -- So schnell konnte ich in der Pause niemand weiteren greifen. Die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN möchte Herrn Fox gern noch einige Fragen stellen. Zur Vermeidung einer erneuten Ladung wollten wir gerne -- weil wir annehmen, die Fragen des Herrn Hentschel sind auch sachdienlich und zweckleitend -- noch einige Fragen zulassen. Wir haben den Zeugen Lang gebeten, draußen noch Platz zu nehmen, bis wir die Fragen mit Herrn Fox abschließend geklärt haben. Dann darf ich Herrn Hentschel bitten, seine Fragen noch zu stellen.

Abg. Hentschel: Ich danke Ihnen. Ich danke auch Ihnen, Herr Fox, daß Sie bereit sind, noch ein paar Fragen zu beantworten.

Gab es während der Nacht vom 25. auf den 26. irgendwelche Versuche von seiten des MRCC, den ZMK in Cuxhaven zu informieren?

Fox: Ja sicher, die gab es, und zwar nachdem wir durch Glücksburg Kenntnis erhielten, daß die Besatzung abgeborgten wird beziehungsweise daß geplant ist, die Besatzung abzugeben. Unmittelbar danach haben wir als erstes den Seenotkreuzer alarmiert. Nachdem das geschehen ist, ist parallel vom zweiten Kollegen in der Seenotleitung das Küstenwachzentrum über den neuen Sachstand informiert worden.

Abg. Hentschel: Ist danach Cuxhaven ständig informiert worden, oder haben Sie es nur versucht?

Fox: Soweit wir neue Kenntnis hatten. Da wir aber auch selber später keine Einheiten

vor Ort hatten, konnten wir keine sachdienlichen Angaben machen. Wir haben uns angeboten, zu helfen, falls dies erforderlich ist, aber sonst ist nichts weiter geschehen.

Abg. Hentschel: Sie sind während dieser Nacht -- das geht aus Ihrem Protokoll, aus Ihren Notizunterlagen nicht hervor -- mit Cuxhaven aber ständig in Verbindung gewesen?

Fox: Nicht ständig, sondern sofern es aus unserer Sicht erforderlich war. Die erste Information war halt die, daß es eine veränderte Situation gab: Die Besatzung wird abgeborgten. -- Das war ein völlig neuer Sachstand. Diese Information haben wir an das Küstenwachzentrum weitergegeben. Dann hat es Informationen über das Abbergen der Leute, darüber, daß es abgeschlossen worden ist, gegeben. -- Einen Augenblick, jetzt muß ich einmal schauen. -- Wir haben dann erst einmal Informationen über das Fahrzeug recherchiert. Auf Grund der Informationen, die wir erhalten haben, war das Fahrzeug von Schweden nach Marokko unterwegs. Daraufhin haben wir dann erst einmal in Schweden versucht, Informationen über das Schiff zu erhalten, um erst einmal eine Vorstellung zu haben, was das für ein Fahrzeug ist. Diese Informationen sind meines Wissens auch an den ZMK weitergeleitet worden. Das geht aus den Unterlagen hier aber nicht hervor.

Abg. Hentschel: Sind Sie sicher, daß Informationen an den ZMK in der Nacht weitergegeben worden sind?

Fox: Sicher bin ich nicht. Sicher ist das, was hier dokumentiert worden ist.

Abg. Hentschel: Wissen Sie, ob Versuche gemacht worden sind, den ZMK zu informieren?

Fox: Wir haben unsere Informationen auf jeden Fall an Aarhus weitergeleitet, weil das Fahrzeug im dänischen Gebiet war. Welche Kontakte zwischen Aarhus und dem ZMK

bei der Koordinierung zur Sachrettung durchgeführt worden sind, entzieht sich uns.

Abg. Hentschel: Waren Sie in dieser Nacht im Dienst?

Fox: Nein, ich bin grundsätzlich nicht im Dienst.

(Heiterkeit)

Ich bin Leiter der Seenotleitung.

Abg. Hentschel: Sie machen nicht selber Seenotleitung. – Aus Ihren Aussagen schließe ich, daß es üblich ist, daß in solchen Fällen der ZMK auch nachts informiert wird.

Fox: Die Zeit spielt keine Rolle – ob Tag, ob Nacht.

Abg. Hentschel: Gibt es Probleme, daß der ZMK zu erreichen ist?

Fox: Nein, er ist ständig besetzt.

Abg. Hentschel: Warum taucht denn in den Unterlagen, die wir hier von der DGzRS bekommen haben, nur eine Meldung um 17:30 Uhr an den ZMK auf, aber dann keine weitere Meldung während der gesamten Nacht bis morgens?

Fox: 0:27 Uhr von MRCC an das Küstenwachzentrum.

Vorsitzender: Das ist der 25.10., Kollege Hentschel.

Fox: Das ist dann am 26.10. morgens.

Abg. Hentschel: Ist das Küstenwachzentrum der ZMK?

Fox: Das ist eine Räumlichkeit. Der Zentrale Meldekopf ist der Nautiker vom Dienst im Küstenwachzentrum der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung.

Abg. Hentschel: Aha. – Keine weiteren Fragen.

Vorsitzender: Danke schön. – Herr Schlie.

Abg. Schlie: Ich hätte auf Grund einer Ihrer Antworten jetzt noch eine Nachfrage. Sie hatten gesagt, Sie hätten recherchiert, um Informationen über das Schiff zu bekommen, und hätten diese in Schweden erhalten. Könnten Sie konkretisieren, von wem genau in Schweden Sie diese Informationen erhalten haben und welche Informationen über das Schiff das waren?

Fox: Das waren generelle Informationen über dieses Fahrzeug: Größe, Schiffsvermessung, Informationen über die Ladung. Die Informationen haben wir beim RCC in Göteborg abgerufen. Das ist die schwedische Rettungsleitstelle.

Abg. Schlie: Könnten Sie uns noch einmal genau sagen, wann das war, und ist es möglich, daß wir – wahrscheinlich werden Sie es jetzt im Detail nicht sagen können – diese Informationen hier im Ausschuß im Detail zur Verfügung bekommen könnten?

Fox: Die Informationen waren mündlicher Art. Es ging darum, erst einmal zu bestätigen: Was ist das für ein Fahrzeug? Das war immer noch unklar. „Pallas“-Rufzeichen war bekannt. Üblicherweise ist es bei uns dann so, daß wir an Hand des Lloyd's Shipping Index erst einmal herauszufinden versuchen, ob dieses Fahrzeug irgendwo gemeldet ist. Auf Grund dieser Meldungen war bekannt, daß das Fahrzeug von Schweden für Marokko avisiert worden ist. Das heißt, wer Informationen über das Schiff geben kann – sei es nun zum Beispiel, ob Bunker an Bord sind, ob gebunkert worden ist und ähnliche Dinge –, ist in der Regel der letzte Hafen, der diese Meldungen hat. Unser Ansprechpartner in Schweden ist dann die Rettungsleitstelle in Göteborg, die dann wiederum an den jeweiligen Hafen herantritt und über den Hafenkapitän – wie auch immer – recherchiert, was sie an Informationen in der Nacht verfügbar machen kann.

Abg. Schlie: Können Sie den Zeitpunkt vielleicht noch sagen?

Fox: Das war um 0:27 Uhr.

Abg. Schlie: Alles klar.

Vorsitzender: Herr Hentschel.

Abg. Hentschel: Ich wollte noch einmal wegen der Einsatzleitung fragen. In der Nacht hat die Einsatzleitung nach Ihren Aussagen ja bei Aarhus gelegen. Die Einsatzleitung auf See lag bei „Nordsjøen“. Am folgenden Tag lag die Einsatzleitung dann bei dem ZMK. Ist das richtig? Oder gab es da noch jemand anderen, der noch eine Einsatzleitung hatte?

Fox: Das müßten Sie den Vertreter des ZMK fragen. Das ist eine Sache, die zwischen den Dänen und den Deutschen abgestimmt sein muß. Zu dem Zeitpunkt war das Fahrzeug im dänischen Gebiet. Von daher war die formale Zuständigkeit in Hand der Dänen.

Abg. Hentschel: Aber die MRCC war ja eingeschaltet. Werden Sie nicht informiert, wer die Einsatzleitung hat?

Fox: Es handelt sich nicht mehr um einen Seenotfall. Wenn die Personen abgeborgen sind, ist dieser Fall für uns eigentlich abgeschlossen. Es sind andere Stellen, die dann in Kraft treten müssen. Nach meinem Kenntnisstand ist es in Dänemark so, daß das Küstenwachzentrum beziehungsweise die Stellen, die für maritimen Umweltschutz zuständig sind, im gleichen Hause sind wie das RCC, nämlich in Aarhus beim Flottenkommando. Das ist genau das gleiche, wie zum Beispiel in Holland. Dort haben Sie die Coast Guard mit dem RCC Ijmuiden. Bei Seenotfällen tritt man mit uns in Kontakt. Geht es um Dinge wie „Ruby XL“ oder ähnliche Dinge, tritt man mit dem ZMK beziehungsweise dem Küstenwachzentrum in Kontakt. Die Kommunikationswege sind bekannt.

Abg. Hentschel: Trotzdem ist es ja so, daß in den nächsten Tagen mehrfach Schiffe von Ihnen im Einsatz waren.

Fox: Richtig.

Abg. Hentschel: Wenn Sie nicht die Einsatzleitung gehabt haben, muß die Einsatzleitung doch bei jemand anders gelegen haben.

Fox: Ja.

Abg. Hentschel: Werden Sie, wenn Ihre Schiffe eingesetzt werden, nicht informiert, wer die Einsatzleitung hat?

Fox: Für uns hat in dem Augenblick dann das Küstenwachzentrum die Einsatzleitung. Von dort kam die Anforderung, die Bitte um Unterstützung. Der Bitte wurde entsprochen, da keine anderen Einsätze da waren. Wäre zum Beispiel ein Seenotfall mit Menschenrettung gewesen, hätten wir die Fahrzeuge abgezogen, weil Menschenrettung Vorrang hat.

Abg. Hentschel: Das heißt, der Einsatz der Schiffe des MRCC in den folgenden Tagen hat grundsätzlich unter Einsatzleitung des Küstenwachzentrums stattgefunden?

Fox: Richtig.

Abg. Hentschel: Wer hat denn vor Ort – on scene – die Einsatzleitung gehabt?

Fox: Das entzieht sich meiner Kenntnis.

Abg. Hentschel: Werden Sie über die Einsatzleitung nicht jeweils informiert? Oder wird das irgendwie protokolliert?

Fox: Nicht zwingend. Das ist sicherlich protokolliert worden. Ich gehe auch davon aus, daß dem Kreuzer bekannt war, wer sein Koordinator vor Ort ist. Für die Organisation, für die Bereitstellung von Mitteln ist das für uns aber irrelevant. Ob die „Mellum“, ob die „Neuwerk“ oder die „Oceanic“ in dem Augenblick vor Ort koordiniert, ist für uns in der Seenotleitung irrelevant. Wichtig ist: Wo wird das Fahrzeug benötigt? Haben wir im Augenblick ein Fahrzeug zur Verfügung? Benötigen wir es für andere Zwecke? Wenn das nicht der Fall ist, stellen wir es im Rahmen unserer Möglichkeiten zur Verfügung.

Abg. Hentschel: Ist es richtig, daß der ZMK bestimmt, wer gerade die Einsatzleitung hat?

Fox: Ja. Darauf haben wir keinen Einfluß.

Abg. Hentschel: Danke schön, keine weiteren Fragen.

Vorsitzender: Herr Schlie.

Abg. Schlie: Noch einmal zu der Geschichte mit den Informationen über das Schiff. Haben Sie diese Informationen an eine andere Stelle weitergegeben, oder ist von einer anderen Stelle abgefragt worden, ob Sie Informationen über das Schiff haben?

Fox: Wir haben diese Informationen an Aarhus weitergegeben.

Abg. Schlie: Können Sie uns vielleicht noch einmal sagen, wer in Person in der entsprechenden Nacht vom 25. zum 26. bei Ihnen bei der MRCC in Bremen das operationale Geschäft gemacht hat?

Fox: Eine Sekunde, ich muß prüfen, ob das hieraus hervorgeht. – Da es sich über mehrere Tage hinweg zog, waren es einige meiner Kollegen. Wer es in der ersten Nacht war, müßte ich erfragen. Das kann ich kurzfristig machen.

Abg. Schlie: Es wäre nett, wenn Sie uns das dann zur Verfügung stellen.

Vorsitzender: Es liegen keine weiteren Fragen aus dem Kreis der Ausschußmitglieder vor. Herr Fox, herzlichen Dank, daß Sie noch die Zusatzarbeit geleistet haben.

Fox: Gern geschehen.

Vernehmung der Auskunftsperson Korvettenkapitän Roland Lang

Vorsitzender: Herr Korvettenkapitän Lang, 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, wenn Sie sich selbst oder einen Ihrer Angehörigen durch die Beantwortung der Gefahr aussetzen würden, wegen einer Straftat oder einer Ordnungswidrigkeit verfolgt zu werden, oder wenn die Beantwortung einem Ihrer Angehörigen schwerwiegende Nachteile bringen würde.

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

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

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

Lang: Mein Name ist Roland Lang. Ich bin Soldat, bin 38 Jahre alt und wohne in Scharnhagen bei Dänischenhagen, Freidorfer Weg 27 a.

Vorsitzender: Danke schön. Herr Lang, wir müssen jetzt noch klären: Wollen Sie sich insgesamt zur „Pallas“-Havarie äußern, oder sollen wir gleich in die Fragerunde mit Ihnen eintreten? Wollen Sie erst eine Darstellung geben, oder sollen wir gleich fragen?

Lang: Gleich die Fragen, bitte.

Vorsitzender: Danke schön. Dann beginnen wir mit der Fragerunde. Mein Stellvertreter, Herr Maurus, hat das Wort.

Stellv. Vorsitzender: Herr Lang, der Be-weisantrag lautete, daß Sie Auskunft geben sollen über Art und Umfang der Organisations- und Kommunikationsstrukturen der drei Einsatzleitstellen Cuxhaven, Glücksburg und Bremen. Wir wollten wissen, welche Kommunikationsstrukturen zwischen den Leitstellen bestehen, und wir wollten etwas über das Tätigwerden der drei Leitstellen erfahren. Vielleicht könnten Sie zu diesem Auftrag doch einige Anmerkungen machen.

Lang: Ich kann mich hier natürlich ausschließlich auf das beziehen, was in unserem Bereich, sprich: im Bereich der Bundeswehr, speziell beim Flottenkommando und dort wiederum speziell in unserer SAR-Leitstelle, dem RCC Glücksburg, hinsichtlich der drei gestellten Fragen aussagekräftig ist. Was in den beiden anderen Leitstellen, die von Ihnen angesprochen worden sind, gemacht wird, welche Entscheidungsgänge dort in dem konkreten Fall abliefen oder dort generell ablaufen, dazu kann ich nichts sagen, weil ich nicht so tief in der Materie stecke.

Nun zu Art und Umfang der Organisation in unserer Leitstelle. Ich versuche einmal, ein bißchen auszuholen, damit Sie die Organisationsstruktur erkennen können. Wir sind in den Stab Flottenkommando eingebettet, der selbst wiederum vom Befehlshaber der Flotte geführt wird. Unter diesem Befehls-

haber der Flotte gibt es dann als eine der Unterabteilungen die sogenannte Operationsabteilung, in der wiederum die OP-2-Gruppe für den Einsatz der See- und See-/Luftstreitkräfte verantwortlich ist. An dieser OP-2-Gruppe ist neben dem sogenannten Maritime Operation Centre, das für die zur See fahrenden Einheiten zuständig ist, und neben dem Naval Air Operation Centre, das für die See-/Luftstreitkräfte verantwortlich ist, das RCC oder die Rettungsleitstelle Glücksburg aufgehängt. Das ist erst einmal die interne Struktur, die wir von der Kommandoebene her besitzen.

Diesem RCC Glücksburg unterstehen dann direkt unsere beiden SAR-Außenstellen in Warnemünde bei Rostock und auf Helgoland in der Nordsee. Das ist im groben erst einmal die Organisationsstruktur, auf die wir zurückgreifen, die uns primär zur Verfügung steht.

Wir können darüber hinaus natürlich auf alle Einsatzkräfte der Marine zurückgreifen – in mehr oder weniger großen zeitlichen Abständen und Rückgriffszeiten –, die mit Alarmierungswegen und so weiter zu tun haben.

Das RCC Glücksburg selber setzt sich in der Regel aus dem Leiter des RCC oder dem, der der ganzen Sache vorsteht – das ist meine Wenigkeit –, einem Offizier, dem zwei Portepe-Unteroffiziere zur Seite gestellt sind, und einem Unteroffizier, der die ganze Sache auch noch unterstützt und hinsichtlich der Log-Führung, Kartenaufbereitung und so weiter zur Hand geht, zusammen. Das RCC wird im Schichtbetrieb gefahren. Die personelle Besetzung ist darauf ausgerichtet, daß man zwei parallelaufende Einsätze in Nord- und Ostsee dementsprechend abhandeln kann. Deshalb ist die personelle Besetzung relativ groß gehalten. Das hat mit der Materie zu tun. Soweit zu unserer hausinternen Organisationsstruktur.

Die nächste Frage bezog sich auf die Kommunikationsstrukturen, die bestehen. Es gibt erst einmal die flotteninterne Regelung oder

die flotteninternen Strukturen, die auf den ganz normalen Telefon- und Faxverbindungen, Fernschreibverbindungen, die der Marine selber zur Verfügung stehen, beruhen. In diesen Bereich fallen die SAR-Außenstellen und alle Primär- und Sekundäreinsatzmittel, die der Marine für Not- und Unglücksfälle zur Verfügung stehen oder auch für den Allgemeinbetrieb nutzbar sein müssen. Darüber hinaus hat das RCC Glücksburg – wenn ich solche Abkürzungen verwende, versuche ich immer, sie zuerst zu erklären; das ist die SAR-Einsatzleitstelle – sogenannte Standleitungen zu den Partnern, mit denen man in Primärverpflichtung steht zum Beispiel hinsichtlich Seenotrettung und Luftrettung – Luftrettung im Sinne der bestehenden Abkommen international und national, wenn es darum geht, daß Luftfahrzeuge in Not geraten sind oder dementsprechend Unglücksfälle abzuhandeln sind. Darum bestehen zu zwei Institutionen sogenannte Standleitungen, einmal zur Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger und dann zur deutschen Anstalt für Flugsicherung – und dies, wie gesagt, vor dem Hintergrund unseres primären Aufgabengebietes. Keine Standleitungen, nichtsdestotrotz sehr wohl die normalerweise üblichen Telefonverbindungen bestehen zum Beispiel auch zum ZMK in Cuxhaven, der sich gelegentlich wegen Amtshilfe an uns wendet. Aber auch wir beschreiten den anderen Weg und ersuchen den ZMK Cuxhaven um Amtshilfe. Es ist also keine Einbahnstraße in dem Sinne, sondern ein zweigleisiger Betrieb, der aber, wie gesagt, nur im Bereich Amtshilfe und nur auf dem ganz normalen postalischen Wege per Telefon zu erledigen ist oder dementsprechend abgearbeitet wird.

Stellv. Vorsitzender: Ich möchte an dieser Stelle kurz einhaken: Welche Kommunikationslinien gibt es denn zu Ihren Nachbar-RCCs?

Lang: Auch da bestehen Standleitungen. Darüber hinaus gibt es ganz normale telekommunikative Einrichtungen. Wir haben im RCC Glücksburg genügend Telefone herum-

stehen, die bei Ausfall einer Standleitung dementsprechend auch benutzt werden können, um auch im internationalen Selbstwählbetrieb aktiv werden zu können. Wir haben darüber hinaus Fax-Verbindungen auch zu den umliegenden RCCs der Nachbarländer, so daß wir von der kommunikativen Ausstattung her mit jedem in Verbindung treten können.

Was das Tätigwerden der drei Leitstellen im Verlauf der „Pallas“-Havarie angeht, so kann ich meine Aussagen wiederum nur auf das RCC Glücksburg beschränken. Hier ist die ganze Sache zweischneidig zu betrachten. Zum einen haben wir den SAR-Einsatz „Pallas“, der in Zusammenarbeit mit dem RCC in Karup in Dänemark abgehandelt wurde, und zwar dahin gehend, daß Karup an uns herangetreten ist und um Einsatzunterstützung gebeten hat, die wir in Form des SAR-Rettungshubschraubers aus Helgoland auch gegeben haben. Das ist der eine Teil. Das fand in der Nacht vom 25. auf den 26.10. statt.

Stellv. Vorsitzender: Können Sie das noch etwas präzisieren? Wann wurden Sie alarmiert? Wann ist der Hubschrauber vor Ort gewesen?

Lang: RCC Karup ist um sechs Minuten nach zwölf an RCC Glücksburg herangetreten und hat um Einsatzunterstützung ersucht. Der Hubschrauber selber ist dann um 0:33 Uhr gestartet.

Stellv. Vorsitzender: Am 26.10.?

Lang: Ja, am 26.10. Er ist um 0:33 Uhr gestartet und war um 1:25 Uhr beim Havarierten und hat zusammen mit dem dänischen Hubschrauber die Personen geborgen. Um 5:46 Uhr war er wieder in Helgoland. Damit war der SAR-Fall für uns abgeschlossen.

Was danach in den ganzen folgenden Tagen und Wochen kam, ist einzig und allein im Rahmen von Amtshilfe zu sehen. Dabei ist eben das RCC Glücksburg Ansprechpartner zum Beispiel für ZMK oder andere Institu-

tionen. Da gibt es eben die bekannten Telefonnummern. Das ist die bekannte Stelle bei den meisten zivilen Institutionen, die mit Rettung oder Katastropheneinsatz zu tun haben. Dies ist erst einmal das, was ich ad hoc zu Ihren Fragen zu sagen habe.

Stellv. Vorsitzender: Herr Lang, wir sitzen hier, um aus den Geschehnissen um die „Pallas“ zu lernen. Es ist in diesem Zusammenhang immer wieder angesprochen worden, daß das Seenotfallkonzept für die Deutsche Bucht nicht optimal sei. Können Sie hierzu eine Aussage machen? Wie beurteilen Sie dieses Konzept?

Lang: Ich kann hier natürlich erneut nur darauf eingehen, was von unserer Seite für Seenotfälle getan wird. Darüber, inwieweit derzeit zu erstellende Konzepte tragbar oder nicht tragbar sind, möchte ich mich an dieser Stelle bitte nicht auslassen. Das würde eine persönliche Meinung meinerseits erfordern und nicht die Aussage meiner Dienststelle. Dazu gibt es nämlich von meiner Dienststelle keine offiziellen Aussagen.

Soweit das SAR-Konzept der Bundeswehr betroffen ist, kann ich nur sagen: Dieses hat sich in den Jahren bewährt. Die bestehenden Strukturen haben ihre Aufgaben erfüllt. Auch in unserem „Pallas“-Einsatz, nämlich bei der Rettung der Personen -- Das ist das, was wir eigentlich machen sollen und wofür die Bundeswehr ursächlich da ist, wozu die Bundeswehr durch Verträge mit dem Bundesminister für Verkehr und durch internationale Verträge verpflichtet ist. Diese Aufgaben nehmen wir wahr. Ich denke, daß wir sie auch gut wahrnehmen und unsere Strukturen geeignet sind, diesen Aufträgen und Aufgaben, denen wir ins Gesicht blicken müssen, auch begegnen zu können.

Stellv. Vorsitzender: Können Sie vielleicht noch einmal präzisieren, wie sich der militärische SAR-Dienst definiert?

Lang: Der militärische Such- und Rettungsdienst – ich versuche, jetzt einmal zu zitieren; es gibt dementsprechende Äußerungen

auch in VM-Blättern; ich zitiere hier das VM-Blatt von 1981 – der Bundeswehr ist eine Einrichtung der Streitkräfte zur Einsatzzunterstützung. Er ist zugleich des nationalen Such- und Rettungsdienstes der Bundesrepublik Deutschland. – Das ist also zweischneidig zu sehen: einmal die militärische Verpflichtung, die wir unseren Besatzungen – sei es an Bord von Schiffen oder Luftfahrzeugen – gegenüber haben – dafür ist der militärische SAR-Dienst selbstverständlich primär auch da -, und die anderen Verpflichtungen, die aus Verträgen mit zivilen Stellen entstanden sind; auch das wird von uns dementsprechend nach den bestehenden vertraglichen Rahmenbedingungen und natürlich immer unter der Oberherrschaft des Grundgesetzes und der Verfassung wahrgenommen.

Stellv. Vorsitzender: Herr Lang, wie klappte im Falle der „Pallas“ aus Ihrer Sicht die Zusammenarbeit mit den Nachbar-RCCs? Sie haben eben das RCC Karup angesprochen. In anderem Zusammenhang ist das RCC Aarhus genannt worden. Oder ist es das MRCC?

Lang: Aarhus ist das MRCC. Wir haben primär mit dem RCC in Karup zu tun. Das ist die militärisch vergleichbare Stelle. Die Stränge laufen auf dem direkten Weg. Nichtsdestotrotz bestehen natürlich zwischen dem RCC Karup und Aarhus dementsprechend auch genau die Verbindungen wie hier in Deutschland, wobei jene noch ein bißchen intensiver sind, da das System dort anders geordnet und strukturiert ist als bei uns.

Stellv. Vorsitzender: Wie klappte die Zusammenarbeit?

Lang: Die Zusammenarbeit mit dem RCC Karup klappte kommunikativ und auch in dem Einsatz vor Ort – so würde ich fast sagen – bekanntlicherweise sehr gut. Die Einsatzleitung war gut durchstrukturiert. Die Absprache zwischen den Hubschraubern vor Ort fand entsprechend statt. Die Einteilung der Aufgaben, die wahrzunehmen waren, wurde getroffen. Es war von unserer Seite in

keiner Weise irgendwo etwas einzuwenden. Die Rettungsmaßnahmen liefen, als sie angeschoben waren, so ab, wie sie aus meiner Sicht eigentlich kaum hätten besser ablaufen können.

Stellv. Vorsitzender: Gibt es auch einen Informationsaustausch, wenn so eine Seenotlage vorliegt, bevor es zur direkten Einsatzanforderung kommt?

Lang: Selbstverständlich. Vom RCC Karup wurden in diesem Fall die ganzen bekannten Details und Tatsachen dementsprechend auch an das Personal in der RCC-Leitstelle Glücksburg weitergegeben. Die wesentlichen Dinge sind da, worum es sich handelt, die Art des Unfalls, wieviel Personen dabei betroffen sein könnten und welche Einsatzmittel zum Einsatz kommen werden. Das ist für die Hubschrauberbesatzung erst einmal das Wesentliche. Diese Angaben wurden uns gemacht. Während die Hubschrauberbesatzung selber bereits in der Luft war, kommen meistens dann auch die Folgeinformationen, wohin abgeborgene Personen gebracht werden sollen. Es dauert ja auch eine Weile, bis Krankenhäuser und dergleichen ausgemacht werden können. Diese Angaben erfolgen in der Regel dann an die Hubschrauberbesatzung in der Luft. Das ist auch hier dementsprechend erfolgt. Es wurde von den dänischen Kollegen festgelegt, daß sie nach Esbjerg gebracht werden, was dann auch passiert ist.

Stellv. Vorsitzender: Das bezog sich alles auf den ganz konkreten Einsatzfall. Vorlaufinformationen hat es nicht gegeben.

Lang: Vorlaufinformationen waren dahin gehend gegeben, daß am Nachmittag des Tages, nämlich um 17:05 Uhr Ortszeit, das RCC Karup - -

Stellv. Vorsitzender: Können Sie mir noch einmal sagen, von welchem Tag wir jetzt sprechen?

Lang: Vom 25. Um 17:05 Uhr Ortszeit wurde von Karup die erste Information

übermittelt, daß es wohl einen brennenden Frachter in ihrem Einsatzgebiet oder Zuständigkeitsbereich geben würde, aber noch keine Notlage vorliegen würde. Das war die erste Information, die wir darüber erhielten. Um 0:06 Uhr kam dann, wie gesagt, die Anforderung der Einsatzunterstützung, da dann in Karup wohl bekanntgeworden war, daß es sich mittlerweile um einen Notfall handelt. Dazu, wie die internen Abläufe dazu in Karup vonstatten gingen, kann ich nichts sagen.

Stellv. Vorsitzender: Vielen Dank. Während des Einsatzes waren also zwei Hubschrauber vor Ort, der dänische Hubschrauber und die „Sea-King“ aus Helgoland. Wie oft sind Sie im Rahmen des zweiten Teils, den Sie angesprochen haben, noch angefordert worden, von wem, mit welchem Auftrag?

Lang: Sie meinen jetzt nicht den Rettungseinsatz an sich, sondern bereits den Teil Amtshilfe?

Stellv. Vorsitzender: Ja.

Lang: Ich verweise jetzt hier auf das von uns geführte Logbuch, das bei jedem Einsatz dementsprechend von den Angehörigen des RCC gleich begonnen und bis zum Ende geführt wird. Dieses Logbuch wurde der Wasserschutzpolizei Husum im Zuge der Ermittlungen zur Verfügung gestellt, nachdem es angefordert worden war. Inwieweit Ihnen das zugänglich gemacht worden ist, kann ich natürlich nicht sagen.

Stellv. Vorsitzender: Das haben wir noch nicht angefordert, aber das können wir ja noch nachholen.

Lang: Ja, das können Sie selbstverständlich noch machen.

In den Folgetagen – ich beginne jetzt am 26.10. nachmittags – wurden acht Anforderungen oder Ersuchen um Amtshilfe an uns gestellt, und zwar am 26.10., am 27.10., am 28.10. zweimal, am 1.11., am 6.11. und

letztmalig am 7.11. Es ging überwiegend um Transport von Personen und Ausrüstung, anfänglich zur Brandbekämpfung. Der letzte Einsatz bezog sich dann auf fünf Personen der Sonderstelle Ölverschmutzung, die sich vor Ort ein Bild machen wollten, die also primär mit Brandbekämpfung nichts mehr zu tun hatten, sondern sich lediglich das Ausmaß vor Ort ansehen wollten. Auch das ist von uns gemacht worden.

Stellv. Vorsitzender: Sie sind allen Anforderungen auch nachgekommen?

Lang: Wir sind allen Anforderungen, die an uns gestellt wurden, nachgekommen – bis auf einen Einsatz, den wir ablehnen mußten. Dabei handelte es sich um den Transport von Material, das von der Gewichtsangabe her für den Innentransport in unserem Hubschrauber zu groß und zu schwer war. Wir konnten das weder in den Innenraum des Hubschraubers hineinbringen noch es nachher auf der „Pallas“ abwünschen. Das war von der Größe und vom Gewicht her einfach unmöglich. Es wurde von uns auch abgelehnt, das als Außenlast in einem Netz unter dem Hubschrauber zu fliegen, da die Witterungsverhältnisse und der noch brennende Havarist das aus Sicherheitsgründen verboten haben.

Stellv. Vorsitzender: Können Sie das noch ein bißchen präzisieren? Wann war das, und um was für Material handelte es sich?

Lang: Das war am 27.10. Um 10:35 Uhr kam die Anforderung. Es wurde angefragt – einen Augenblick, ich muß gerade einmal in den Unterlagen blättern –, ob zusätzlicher Transport von 1.000 kg Material möglich wäre. Es wurden dann auch die Einzelangaben, soweit dem ZMK anscheinend bekannt, gemacht. Es ging um Ankerketten, Schleppketten mit einem Gewicht bis zu 450 kg. Versuchen Sie sich einmal vorzustellen, daß zwei Mann das Ganze in dem Hubschrauber hinten als kompaktes Stück durch die Gegend bewegen sollen. Dann ist nachvollziehbar, daß das nicht ganz so machbar ist. Ein Außenlasttransport, der hier angemessener

gewesen wäre, konnte, wie eben schon gesagt, aus Witterungsgründen nicht durchgeführt werden.

Stellv. Vorsitzender: Wissen Sie, ob dann ein anderer Hubschrauber diesen Auftrag übernommen hat?

Lang: Ich weiß nicht, ob hier ein anderer Hubschrauber befragt worden ist und versucht hat, diesen Auftrag anzunehmen. Ich weiß lediglich, daß Außenlasttransporte erst zu einem späteren Zeitpunkt durch die Kameraden der Heeresfliegertruppe wahrgenommen worden sind, als sich die Wetterlage dementsprechend schon beruhigt hatte und der Brand soweit unter Kontrolle war, daß ein gefahrloses Verlasten möglich war.

Stellv. Vorsitzender: Worauf bezogen sich die anderen Anforderungen - am 26., am 28.?

Lang: Da ging es, wie von mir schon erwähnt, überwiegend um Anforderungen, Personal - Feuerwehrleute und ausgebildetes Personal zur Brandbekämpfung – von Cuxhaven zur „Pallas“ zu verbringen.

Stellv. Vorsitzender: Wie zeitnah sind die Anforderungen von Ihnen immer erledigt worden? Ich denke im besonderen an den 27.

Lang: Wir hatten um 10:35 Uhr die Anforderung durch ZMK, die abgelehnt worden ist. Da ging es um den Materialtransport. Dann hatten wir am 27. noch eine Anforderung, zum Beispiel um 16:30 Uhr, einen Mann zum Lösen der Ankerkette auf die „Pallas“ zu bringen. Diese Person war um 17:20 Uhr an Bord der „Pallas“. Das zeigt Ihnen, wie schnell es zeitlich geht. Sie müssen immer bedenken: Wir sind im Winter. Wir haben immer noch Friedensflugbetrieb. Es sind diverse Maßnahmen von der Besatzung zum Selbstschutz zu ergreifen. Es dauert eine gewisse Zeit, bis man seine Anzüge dementsprechend anhat. Es war kein SAR-Fall in dem Sinne mehr, das heißt, es war nicht erforderlich, daß der Hubschrauber in Minimumzeit in der Luft war. Dementspre-

chend hat die Besatzung natürlich auch Ihre Pflicht wahrgenommen, sich Wetterberatung geben zu lassen. Das ist vor jedem Flug erforderlich. Es ist vor jedem Flug auch erforderlich, einen Flugplan zu machen. Das ist gesetzlich vorgeschrieben. Die Besatzung hat sich weiterhin dementsprechend ihre Kälteschutzausrüstung angezogen. Dennoch ist sie immer relativ zügig gestartet und war auch immer relativ zügig vor Ort. Wenn ich es Revue passieren lasse, haben wir nach der Anforderung eigentlich immer kaum länger als eine halbe Stunde gebraucht, um dementsprechend zu starten.

Stellv. Vorsitzender: Herr Lang, gab es von Ihrer Dienststelle eigentlich auch Kommunikation mit dem Land Schleswig-Holstein?

Lang: Soweit ich mich erinnern kann, nicht. Unser hauptsächlicher Ansprechpartner war der ZMK. Von ihm kamen die ganzen Anforderungen hinsichtlich Personentransport und Materialtransport.

Stellv. Vorsitzender: Herr Lang, ich habe zunächst keine Fragen mehr. Ich möchte Ihnen und vor allen Dingen Ihren Männern allerdings noch Dank für den Einsatz aussprechen. Gerade diese Rettungsaktion ist ja durch einen ganz herausragenden persönlichen Einsatz und durch exzellentes fliegerisches Können gekennzeichnet gewesen.

Lang: Danke. Das gebe ich gerne weiter.

Vorsitzender: Herr von Hielmcrone.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Ich habe einige Fragen. Vorweg will ich aber gleich noch erklären: Natürlich danken alle, die hier sind, Ihren Leuten und auch Ihnen persönlich für den Einsatz, die Menschen von der „Pallas“ abzubergen. Das kann ich hier auch für unsere Fraktion sagen.

Meine Frage lautet: Wie beurteilen Sie die Zusammenarbeit zwischen MRCC Aarhus, Ihrer Stelle, MRCC Bremen und dem ZMK Cuxhaven? Sehen Sie da Schwierigkeiten, oder läuft alles so, wie es lehrbuchmäßig

sozusagen sein sollte? Gibt es Verbesserungsmöglichkeiten oder nicht?

Lang: Soweit der SAR-Fall zu betrachten ist, sage ich – das habe ich vorhin auch schon erwähnt –, daß die bestehenden Kommunikations- und Organisationsstrukturen den gestellten Anforderungen gerecht werden können – das haben sie auch im Fall „Pallas“ wieder bewiesen –, was die Alarmierung unserer Einsatzmittel anbelangt. Was den Einsatz im Rahmen der Amtshilfe anbelangt, so kann ich ebenfalls sagen, daß die Kommunikation zwischen ZMK und unserer Dienststelle dahin gehend funktioniert hat, daß der ZMK wußte, daß ein Hubschrauber auf Anforderung zur Verfügung steht, und daß man den Anforderungen auch gerecht geworden ist, sobald sie an uns gestellt worden sind, immer vorausgesetzt, daß das technisch machbar war, wobei „technisch machbar“ in diesem Fall auch Witterungseinflüsse mit einschließt.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Verbesserungsmöglichkeiten sehen Sie also nicht?

Lang: Zumindest nicht, was die Kommunikationsstrukturen anbelangt. Alles, was darüber hinausgeht, vermag ich nicht zu beurteilen, weil das in einen Bereich hineingeht, der nicht mehr ursächlich unser Zuständigkeitsbereich ist.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Wir haben gerade von Herrn Fox gehört, daß Meldungen von Aarhus über Sie an MRCC Bremen weitergeleitet worden sind. Halten Sie das für normal, oder wäre es nicht sinnvoller, daß MRCC Aarhus direkt MRCC Bremen informiert?

Lang: Was sinnvoller ist und in welcher Abfolge wer wann wo benachrichtigt wird, ist eigentlich nur von sekundärer Bedeutung dahin gehend, daß erst einmal entscheidend ist, daß derjenige, der den Fall zu bearbeiten hat, seine Mittel dementsprechend hochfährt und sich dann, wenn er sagt: Meine Mittel reichen nicht aus, ich brauche Unterstützung!, in den Nachbarbereichen erst einmal

an den wendet, der ihm die bestmögliche Unterstützung gewähren kann. Das war in diesem Fall eben der Hubschraubereinsatz über RCC Glücksburg. Daß im nachhinein als Zweitweg MRCC Bremen darüber auch informiert wurde oder in den Fall mit einbezogen wurde, ist Informationsfluß, den man sich in Nachbarschaft gegenseitig schuldig ist.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Wissen Sie von irgendwelchen laufenden Kontakten zwischen MRCC Aarhus und MRCC Bremen?

Lang: Nein, dazu kann ich, wie ich auch schon angedeutet habe, nichts sagen, weil ich mich nicht in diesen Einsatzleitstellen befunden habe.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Eine weitere Frage: Treffen Sie sich eigentlich regelmäßig mit Ihren Kollegen in Dänemark, aber auch in Deutschland, also im MRCC Bremen oder dem ZMK Cuxhaven, nach solchen Einsätzen? Machen Sie Lagebesprechungen? Tauschen Sie sich aus?

Lang: Regelmäßige Besprechungen finden nach solchen Einsätzen nicht statt. Allerdings trifft man sich sehr wohl, über das Jahr gerechnet, das eine oder andere Mal. Es laufen auch immer SAR-Übungen ab, die multinationalen Charakter haben. Die Vor- und Nachbesprechungen zu diesen Übungen sind vom Zeitraum her bewußt auch immer ein bißchen länger angesetzt, so daß man Zeit hat, sich mit seinen Kollegen von links und rechts über die Manövertätigkeit hinaus dementsprechend über aktuelle oder vergangene Fälle zu unterhalten, Verbesserungen anzusprechen und Sachen anzuschieben. Konkrete Besprechungen angesichts eines Einsatzes oder nach der Abhandlung eines Einsatzes finden aber nicht statt. Sollten Probleme aufgetaucht sein, dann sind wir sehr wohl Manns genug, zum Telefon zu greifen, um das mit dem dementsprechenden Counterpart auf der andern Seite im direkten Gespräch auseinanderzuidividieren. Das war in diesem Fall aber nicht erforderlich.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Sehen Sie denn in diesem Fall irgendwelche Probleme, die es möglicherweise zwischen den verschiedenen Einsatzleitstellen gegeben hat, oder sehen Sie keine Probleme?

Lang: Ich sehe keine Probleme, soweit wir betroffen waren, sprich: RCC Glücksburg und RCC Karup, also was den direkten Weg angeht, in den wir eingebunden sind. Alles, was darüber hinausgeht, betrifft andere Organisationen, in denen ich nicht zugange bin, mit denen ich nicht direkt verhandelt habe und mit denen im Falle „Pallas“ weder ich noch meine Dienststelle direkt zu tun hatten.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Sie haben uns vorhin gesagt, das System in Dänemark sei anders als das System in Deutschland. Können Sie uns einmal erklären, wo die Unterschiede liegen?

Lang: Für Deutschland besteht der Unterschied darin, daß wir die Zweiteilung des Seenotrettungsdienstes und des Luftnotrettungsdienstes dahin gehend praktizieren, daß der Luftnotrettungsdienst überwiegend von militärischen Kräften betrieben wird, während die Seenotrettung durch die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger, von einer zivilen Stelle, die noch nicht einmal Bundesinstitution ist, betrieben wird. Das ist in Nachbarländern anders.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Danke schön, das war ein wichtiger Hinweis.

Ich habe dann noch eine Frage zum Helikopter-Einsatz im Zusammenhang mit der Amtshilfe. Welche Schritte muß das durchlaufen? Macht die Einsatzleitstelle der SAR in Glücksburg das gleich, oder wie läuft das Procedere ab? Das ist sicherlich anders als bei einem Notfalleinsatz.

Lang: Es ist hier im Prinzip nicht anders als bei einem Notfalleinsatz. Sobald der ZMK an uns herantritt – ich nehme den ZMK jetzt nur als Beispiel; bei jeder anderen Leitstelle im zivilen Rettungsdienst ist das Verfahren aber genauso –, gehen wir davon aus, daß

alle zivilen Möglichkeiten, die in Betracht zu ziehen sind, auch hinterfragt worden sind, daß es kein ziviles Mittel gibt, das – vor allem zeitgerecht – zur Verfügung steht, und daß darum auf Amtshilfeersuchen zurückgegriffen wird und an uns herangetreten wird. Wir handeln diese Anfrage dann ab, so schnell es uns möglich ist.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Wie sieht es mit den Kosten aus, die dadurch entstehen? Wem werden diese in Rechnung gestellt?

Lang: Auch dazu gibt es Verwaltungsvereinbarungen, deren Details ich hier jetzt nicht auseinanderschlüsseln will, weil ich sonst wahrscheinlich in einem Satz zwei Fehler machen würde. Ich kann Sie nur bitten, sich an die dementsprechenden Wehrbereichsverwaltungen zu wenden, die Ihnen detaillierte Auskunft geben können.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Danke schön. Keine weiteren Fragen.

Vorsitzender: Herr Schlie.

Abg. Schlie: Herr Korvettenkapitän Lang, ich würde gerne noch einmal auf die Tage und die Einsätze zu sprechen kommen, wo Sie in Amtshilfe tätig waren. Waren die erwähnten acht Anfragen alle vom ZMK? Wenn nein: Von wem waren Sie sonst noch?

Lang: Nein, sie waren ausschließlich vom ZMK.

Abg. Schlie: Hat es bei diesen Anforderungen vom ZMK außer dem, was Sie schon geschildert haben, und wahrscheinlich auch außer anderen Anforderungen, die sich auf Materialtransporte bezogen haben, auch die Anforderung gegeben, Feuerwehrleute oder eine Notbesatzung auf die „Pallas“ zu bringen?

Lang: In den Personenanforderungen war von Feuerwehrleuten die Rede. In einem Fall ging es, wie eben schon angesprochen, um eine Person, die die Ankerkette gelöst hat. Des weiteren wurden Bergemannschaften von den beteiligten Schleppern auf die

„Pallas“ verbracht. Ich könnte jetzt eventuell versuchen, dies für jeden Einsatz, soweit mir zugänglich, im einzelnen aufzulisten. Das, was an uns herangetragen worden ist, wurde auch gemacht. Das reichte vom Feuerwehrmann über Bergungspersonen, die an Bord gebracht werden müssen, bis hin zum letzten Transport der Personen aus der Ölbekämpfungsstelle.

Abg. Schlie: Ich hatte Sie vorhin, glaube ich, in dem Sinne richtig verstanden, daß das alles in Ihrem Logbuch festgehalten ist.

Lang: Das ist alles im Logbuch festgehalten. Wenn Sie es anfordern, können Sie das nachlesen.

Vorsitzender: Herr Hentschel.

Abg. Hentschel: Herr Lang, wann ist am 26. ein Helikopter angefordert worden?

Lang: Nach den Eintragungen in unserem Logbuch um 14:45 Uhr.

Abg. Hentschel: Vorher hat es keine Anforderung gegeben?

Lang: Vorher war keine Anforderung da. Ich kann gern noch einmal durchblättern. – Wie gesagt, auch das können Sie selber nachlesen, wenn Sie das Log anfordern. Nein, vorher war laut Logbuch keine Anforderung da.

Abg. Schlie: Danke sehr. Gibt es bei den Einsätzen Ihrer Hubschrauber Kostenabrechnungen gegenüber Dritten?

Lang: Auch hier verweise ich darauf, sich bitte an die Wehrbereichsverwaltungen zu wenden. Sie können Ihnen die Verwaltungsbestimmungen bestimmt besser erklären, als ich das hier an dieser Stelle tun kann. Es gibt mit Sicherheit Kostenabrechnungen. Sie sind bestimmt auch geregelt. Sie sind in verschiedene Fälle eingeteilt, wer wann wo anfordert, wem welche Hilfe zuteil wird. Ich bitte Sie aber, sich diesbezüglich an die Verwaltungen zu wenden.

Abg. Schlie: Solche Kostenabrechnungen haben aber keinen Einfluß auf Ihre Arbeit?

Lang: Nein. Sie interessieren uns bei der Einleitung und der Durchführung unserer Arbeit überhaupt nicht.

Abg. Schlie: Gibt es beim Einsatz Ihrer Hubschrauber Prioritäten? Es war bei Zeugenaussagen die Rede davon, daß es sein kann, daß ein Hubschrauber nicht eingesetzt werden kann, um Geräte einzusetzen, weil Personentransporte notwendig sind.

Lang: Personentransporte nicht. Amtshilfe – das ist in dem VM-Blatt auch geregelt – kann nur dann gewährt werden, wenn dem keine anderen Verpflichtungen entgegenstehen. Eine andere Verpflichtung ist zum Beispiel auch die tatsächliche Möglichkeit, die SAR-Einsatzbereitschaft aufrechtzuerhalten. Damit kann nicht ein Personentransport, sehr wohl aber ein Krankentransport gemeint sein. Wenn ein Wachleiter des RCC – ich konstruiere jetzt ein Beispiel – vor der Entscheidung steht, einen Materialtransport zur „Pallas“ durchzuführen oder eine Hochschwangere von Borkum ins Krankenhaus zu fliegen, wird er sich für die Hochschwangere entscheiden, denn in diesem Fall geht es unter Umständen um Menschenleben. Menschenleben hat absoluten Vorrang. So fällt die Entscheidung.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Sie sind aber sicher, daß im Zusammenhang mit der „Pallas“ alle Anforderungen vom ZMK – bis auf die eine, die Sie genannt haben – erfüllt wurden?

Lang: Eine Anforderung wurde aus technischen Gründen abgelehnt. Es kam an demselben Tag einmal zu einer Situation –

Abg. Dr. von Hielmcrone: Das war am 27.?

Lang: - das war am 27.10. -, wo dieser Transport aus technischen Gründen abgelehnt worden ist, wo im gesamten Marinefliegergeschwader 5 noch zwei einsatzklare

SAR-Hubschrauber zur Verfügung standen. In dieser Situation hat die Aufrechterhaltung der SAR-Bereitschaft absolute Priorität erhalten. Dem ZMK ist mitgeteilt worden, daß bis auf weiteres keine Flüge zum Material- und Personentransport durchgeführt werden können, weil sonst die SAR-Bereitschaft gefährdet ist. Dieser Zustand dauerte aber keine zwei Stunden. Dann wurde wieder ein Hubschrauber dementsprechend fertig gemeldet und das auch an den ZMK weitergegeben. Dieser Hubschrauber kam in der Folge des Tages auch noch zum Einsatz.

Abg. Hentschel: Eine solche Situation ist nur am 27. eingetreten?

Lang: Das trat nur am 27. ein.

Abg. Hentschel: Sie haben auch Feuerwehrleute transportiert. Ist das richtig?

Lang: Ja.

Abg. Hentschel: Haben Sie auch Feuerwehrleute von einem Einsatz nach Cuxhaven zurückbefördert, oder haben Sie sie nur hingebraucht?

Lang: Verschiedentlich sind Personen auch vom Einsatzort wieder abgeholt worden und nach Cuxhaven verbracht worden. Ich müßte jetzt ins Log gehen, um das genau nachzuvollziehen. Das ist aber auch passiert. Ich entsinne mich, daß es einmal um zwei Leute – ich glaube, von dem Schlepper „Alex Gordon“ – ging, die sich bei der Bergeaktion verletzt hatten und die zuerst nach Helgoland mitgenommen wurden und dann weiter nach Cuxhaven verbracht wurden, um dort behandelt zu werden. Auch das ist passiert.

Abg. Hentschel: Ich frage deswegen nach, weil wir hier Berichte hatten, daß die Einsatzbedingungen sehr schwierig sind, und weil gesagt worden ist, daß Feuerwehrleute, die von Land kommen, unter diesen Umständen häufig seekrank sind und häufig in ihrer Einsatzbereitschaft behindert sind. Gab es darüber Berichte?

Lang: Es mag sehr wohl Berichte gegeben haben. Mir obliegt es hier aber nicht, zu urteilen, welcher Feuerwehrmann wann wo seekrank geworden ist. Dazu kann ich keine Aussage treffen.

(Heiterkeit)

Abg. Hentschel: Das glaube ich auch.

Lang: Jedenfalls war – wenn Sie darauf hinauswollen – kein Transport angefordert worden, um einen seekranken Feuerwehrmann zurückzubringen.

(Heiterkeit)

Abg. Hentschel: Danke schön. Ich habe keine weiteren Fragen, Herr Vorsitzender.

Vorsitzender: Herr Kubicki.

Abg. Kubicki: Herr Lang, ich habe Sie richtig verstanden, daß es bis auf die zwei Stunden keine Situationen gab, in denen Sie Anforderungen des ZMK, wenn sie Ihnen gestellt worden wären, nicht hätten erfüllen können?

Lang: Ja, das ist so richtig.

Abg. Kubicki: Meine nächste Frage ist: Wenn ein solcher Fall eintritt, daß beispielsweise Ihre SAR-Hubschrauber für Stand-by gebraucht werden, ist dann innerhalb der Marine oder innerhalb der Bundeswehr eine Kommunikation aufgebaut, daß man andere Kräfte – Heeresflieger oder nicht der SAR zugehörige Marineflieger – hinzuzieht?

Lang: Es besteht natürlich die Möglichkeit, daß ein RCC an ein anderes RCC herantritt, sprich: daß das RCC Glücksburg an das RCC der Luftwaffe in Münster herantritt, wenn es um Transporte von den Inseln zum Beispiel an Land ginge. Diese Möglichkeit besteht. Über See ist die „Sea King“ derzeit das einzige Rettungsmittel, das für diesen Einsatz vorgesehen worden ist. Alle anderen müssen entweder speziell dazu umgerüstet werden oder besitzen auch nicht die entspre-

chende Ausrüstung dazu. Das bedarf dann eines längeren Vorlaufes.

Abg. Kubicki: Sind denn alle „Sea-King“ der Marine im SAR eingesetzt?

Lang: SAR ist im Bereich der Marine ein Teilaspekt des Gesamtauftrages der Marine. Nichtsdestotrotz genießt er eine sehr hohe Priorität. Wenn zum Beispiel nur zwei Hubschrauber technisch klar sind, werden diese zwei Hubschrauber auch ausschließlich für SAR benutzt.

Abg. Kubicki: Ich hatte das Flottenkommando Glücksburg einmal angeschrieben und daraufhin eine Antwort erhalten. Das ist verumdruckt worden. In dieser Antwort hat mir die Marine mitgeteilt, am 27.10.1998 um 13:29 Uhr sei das ZMK darüber unterrichtet worden, daß ein weiterer Helikopter verfügbar würde.

Lang: Das war an dem Tag, an dem wir zuerst mitteilen mußten, daß wir derzeit keinen Hubschrauber zur Verfügung stellen können, weil der SAR-Auftrag für uns Priorität hat. Diese Mitteilung bezieht sich auf das, was ich eben auch sagte, daß, sobald ein Hubschrauber wieder klar war und zur Verfügung gestellt werden konnte, dies dem ZMK mitgeteilt worden ist. Das ist der Passus, auf den Sie sich jetzt hier beziehen.

Abg. Kubicki: Hier steht aber: ein zweiter Helikopter. – Dies erweckt bei mir die Vorstellung, daß zwei zur Verfügung gestellt werden.

Lang: Das ist vielleicht insofern ungünstig formuliert, als der erste Hubschrauber, den man von der Zugriffstechnik am ehesten zur Verfügung hat, der SAR-Hubschrauber auf Helgoland ist. Dieser ist in diesem Fall als erster Hubschrauber zu betrachten.

Abg. Kubicki: Das verstehe ich so, daß der ZMK sozusagen zu jeder Zeit wußte, daß er oder daß er nicht auf einen Hubschrauber der Marine zurückgreifen kann.

Lang: Ja.

Abg. Kubicki: Ich habe keine weiteren Fragen.

Vorsitzender: Frau Spoorendonk.

Abg. Spoorendonk: Keine Fragen.

Vorsitzender: Frau Todsens-Reese.

Abg. Todsens-Reese: Ich habe eine Frage zu der Anforderung am 26.10. Gehe ich richtig in der Annahme, daß das die Anforderung um 0:33 Uhr war, um die Mannschaft zu bergen, oder gab es am 26.10. auch tagsüber noch eine Anforderung an Sie?

Lang: Am 26.10., also nach Abschluß der Rettungsaktion. Wir befinden uns jetzt im Bereich der Amtshilfe. Ist das so richtig? – 14:45 Uhr laut Logbuch Anforderung durch Küstenwachzentrum.

Abg. Todsens-Reese: Welches war der Inhalt der Anforderung?

Lang: Es ging um Abholung und Transport von Personal und Material zur Brandbekämpfung aus Cuxhaven.

Abg. Todsens-Reese: Wohin?

Lang: Zur „Pallas“.

Abg. Todsens-Reese: Und dem sind Sie dann auch nachgekommen?

Lang: Ja, dem sind wir nachgekommen.

Abg. Todsens-Reese: Noch eine Frage zu dem Bereich der Bergung der Mannschaft. Wenn ich es richtig verstanden habe, ist das dann nachts erfolgt. Könnten Sie uns noch einmal schildern, wie das abgelaufen ist und ob Sie zum Beispiel zu diesem Zweck auch jemanden auf die „Pallas“ haben herablassen müssen, um bei der Bergung der Mannschaft zu helfen, ob das gegangen wäre und wie das abgelaufen ist?

Lang: Die Möglichkeit, die Besatzung – damit beantworte ich Ihre Frage auch – der „Pallas“ von der „Pallas“ selbst abzugeben, bestand nicht. Die Hubschrauber konnten

wegen des Brandes und der herrschenden Witterungsverhältnisse nicht an das Schiff herankommen, um die Leute direkt von dort abzubergen. Die Besatzung mußte vielmehr in die Rettungsinseln oder Rettungsboote gehen, was leider letztendlich dann auch gescheitert ist. Die Leute wurden überwiegend direkt aus dem Wasser, im Wasser schwimmend abgeborgen. Sie hatten alle inzwischen ihre Rettungsmittel umgelegt und waren deshalb durch die orange Farbe und die Reflektorstreifen, die diese Mittel haben, auch leicht zu sehen. Sie wurden also überwiegend aus dem Wasser von den Hubschraubern abgeborgen. Ein Abbergen von Bord des Schiffes war nicht möglich. Das beantwortet wahrscheinlich auch Ihre Frage. Es wurden dementsprechend auch keine Leute aus unserem Hubschrauber und aus dem dänischen Hubschrauber an Bord der „Pallas“ verbracht.

Vorsitzender: Herr Hentschel.

Abg. Hentschel: Ich habe noch zwei Fragen. Die eine Frage betrifft das Protokoll, das Sie vorliegen haben. Ist es möglich, daß wir davon hier Kopien bekommen, oder müssen wir es extra anfordern?

Vorsitzender: Wir werden das anfordern.

Lang: Ich kann Ihnen eine Kopie zur Verfügung stellen. Ich habe eine mit.

Vorsitzender: Danke schön.

Abg. Hentschel: Bei der zweiten Frage geht es noch einmal um die Informationsstränge, insbesondere am 25. und 26. Durch Informationen des MRCC haben wir erfahren, daß zwischen der Entwarnung am 25. um 17:00 Uhr und den erneuten Meldungen gegen Mitternacht, nachdem die „Pallas“ Mayday gegeben hat, von Dänemark keinerlei Information an das MRCC gegangen ist. Ist an Ihr RCC auch keine Information gegangen?

Lang: Nein, wir wurden, wie ich schon gesagt habe, um 17:05 Uhr von Karup darüber

verständigt, daß ein Frachter in deren Zuständigkeitsbereich brennt, allerdings bisher noch keine Notlage vorliegt und auch wohl noch keine Notlage zu diesem Zeitpunkt erklärt war. Die Anforderung selber folgte, wie gesagt, um 0:06 Uhr. Dazwischen ist zwischen Karup und Glücksburg – auch im Log – kein Kontakt dokumentiert.

Abg. Hentschel: Sie haben dann im Anschluß daran das MRCC sofort informiert?

Lang: Wann das MRCC Bremen informiert worden ist, kann ich Ihnen jetzt ad hoc nicht sagen, da das in unserem Log nicht vermerkt ist. Dazu kann ich momentan keine Auskunft geben. Da müßte ich selber noch einmal nachforschen. Da es nicht im Log steht, ist es wohl auch nicht so in unmittelbarer zeitlicher Nähe zumindest durch uns erfolgt, wenn gleich erwähnt ist, daß um 0:26 Uhr Ortszeit der Seenotrettungskreuzer „Minden“ der Deutschen Gesellschaft und ein dänischer Seenotrettungskreuzer auslaufen. Das impliziert für mich, daß Kontakt zum MRCC bereits stattgefunden hat, der aber nicht im Log explizit aufgeführt ist.

Abg. Hentschel: Ist es auch üblich, daß Sie bei solchen Vorfällen den ZMK informieren, oder wie läuft das?

Lang: Wir informieren den ZMK nicht, normalerweise nicht, es sei denn, wir sehen das Erfordernis, uns vom ZMK durch Bergkräfte unterstützen zu lassen, wie jüngst auch zum Beispiel nach der Kollision der beiden Tornados in der Nordsee passiert. In diesem Fall sind wir von unserer Seite an den ZMK herangetreten und haben gefragt, ob wir auf die „Neuwerk“ Rückgriff nehmen können, was vom ZMK bewilligt worden ist. Wenn wir das Erfordernis nicht sehen, daß wir für unsere Rettungsaktion den ZMK brauchen, treten wir an ihn normalerweise aber nicht heran.

Abg. Hentschel: Noch zu Dänemark: Hätten Sie normalerweise im umgekehrten Fall, wenn Sie über Vorfälle informiert sind, wie sie im Laufe des Abends des 25. gemeldet

worden sind -- Wir haben ein Protokoll von GAUSS vorliegen. Danach wird eine ganze Reihe von Meldungen zwischen 17:00 Uhr und 23:00 Uhr UTC über die „Pallas“ gegeben. Ist es dann üblich, daß solche Informationen zwischen den RCCs ausgetauscht werden?

Lang: Wenn es um tatsächliche Notfälle geht – ja. Dann finden diese Informationsaustausche, zumindest wenn es zum Beispiel in dem Grenzbereich zu einem anderen RCC liegt, statt. Wenn es allein in dem Zuständigkeitsbereich von – in diesem Fall – RCC Karup liegt, handelt der auch diesen Unfall ab, soweit er es abhandeln kann. Erst wenn er absieht, daß seine Kräfte dazu nicht ausreichen – es kann auch sein, daß er dies durchaus von vornherein absehen kann -, tritt er an das Nachbar-RCC, in diesem Fall an uns, heran. So ist das auch in diesem Fall gelaufen. Informationen dazwischen, etwa darüber, wie oft er in Funkkontakt mit dem betroffenen Schiff stand oder ähnliches, kriegen wir nicht zwangsläufig mit, höchstens wenn es eine Lage ist, die sich denkbar zuspitzt und die er mit seinen Kräften nicht mehr bewältigen kann - dann ja.

Abg. Hentschel: Es gibt aber keine technischen Einrichtungen, mit deren Hilfe die RCCs im Nordsee-Raum – England, Niederlande, Deutschland, Dänemark – sozusagen mitverfolgen können, was woanders passiert?

Lang: Sobald Einsatzkräfte im Einsatz sind und Funkverkehr miteinander führen, besteht die technische Möglichkeit, daß man diesen Funkverkehr mithört, weil es gewisse Frequenzen gibt, auf denen jedes RCC immer Hörbereitschaft hat. Die Funkgeräte laufen an 365 Tagen 24 Stunden lang, so daß man, wenn auf einer der Frequenzen gesprochen wird, durchaus mithören kann. Das Ganze hängt natürlich immer von den jeweils möglichen Reichweiten an dem betreffenden Tag ab, und diese hängen auch sehr stark von den Witterungsverhältnissen ab, die draußen herrschen. Ich kann dezidiert nicht mehr

sagen, wie das an diesem Tage der Fall war. Ich bin aber sicher, daß zumindest für den Verlauf des Einsatzes nachher Funkverbindungen bestanden haben und diese Funkverbindungen auch dementsprechend von jedem MRCC mitgehört werden konnten.

Abg. Hentschel: Sie sind jedenfalls sicher, daß während der gesamten Nacht keine Meldungen an ZMK erfolgt sind?

Lang: Es geht aus dem Log nicht hervor, und es ist auch nicht unsere originäre Zuständigkeit, den ZMK zu informieren. In diesem Fall hat es von unserer Seite keinen Bedarf gegeben.

Abg. Hentschel: Danke schön.

Vorsitzender: Ich weise noch einmal darauf hin, daß die GAUSS-Aufzeichnungen kein Protokoll darstellen. Wir sollten uns allmählich einmal auf eine Definition einigen. Es kann eine Zusammenstellung chronologischer Ereignisse sein. Wie ich vorhin bei dem Zeugen anmerkte, handelt es sich aus persönlichen Mitteilungen um Presseinformationen, die zu dieser Zusammenstellung geführt haben.

Kollege Kubicki.

Abg. Kubicki: Herr Lang, ich habe zwei grundsätzliche Fragen und danach noch zwei konkrete Fragen. Bis zu welchen Witterungsbedingungen – ich denke hier insbesondere an die Windverhältnisse – startet die SAR?

Lang: Das Starten selber ist nicht das Problem. Es geht um den tatsächlichen Flugvorgang. Das Einschränkende ist das sogenannte Einkuppeln der Rotoren. Sobald die Rotoren anfangen, sich zu drehen, gibt es technische Limitationen, die zu beachten sind, wenngleich in einem SAR-Fall nach Entscheidung des jeweils verantwortlichen Hubschrauberführers davon abgewichen werden kann. Es gibt Möglichkeiten, indem man sich zum Beispiel in den Windschutz einer Halle begibt oder indem man sagt:

Okay, das riskiere ich jetzt, das nehme ich auf meine Kappe, das probieren wir halt einmal!, so daß die Limitationen überschritten werden. Der Grenzwert bei der „Sea-King“ zum Beispiel liegt bei 45 Knoten Windstärke von vorne. Bei Überschreitung dieses Grenzwertes darf der Rotor eigentlich nicht mehr eingekuppelt werden. Für das Fliegen selber gibt es dahin gehend keine Einschränkungen. Es gibt lediglich in den bestehenden Vorschriften und technischen Richtlinien Anweisungen, wie man zum Beispiel die Fluggeschwindigkeit wählen sollte, wenn besonders starke Böen auftreten und so weiter. Das Fliegen selber, wenn man in der Luft ist, unterliegt aber eigentlich keinen Einschränkungen.

Abg. Kubicki: Gut. – Gab es in der Zeit vom 25.10. bis zum 7.11., also während der Zeit, in der Sie damit befaßt waren, Witterungsverhältnisse, die ein Flugverbot für „Sea-King“ erforderlich gemacht hätten?

Lang: Ein Flugverbot mit Sicherheit erst einmal nicht, denn flugausschließend sind zum Beispiel Vereisung und Senkgewitter. Das beinhaltet ein Flugverbot. Das gab es nicht. Wir hatten starke Winde. Wenn ich mir hier die Wetteraufzeichnung von 0:07 Uhr angucke: 35 bis 40 Knoten Wind, Wellen 4 bis 5 m – das ist hier angegeben, wobei sie sich im Einsatzgebiet selber als größer herausstellten – und Böen von 50 bis 60 Knoten. Es war also nichts dabei, was flugausschließend für den SAR-Einsatz gewesen wäre.

Abg. Kubicki: Sonst ist Ihnen aus der Erinnerung nicht bekannt, daß in dem Zeitraum eine Anforderung, wenn sie gekommen wäre, aus Witterungsgründen nicht hätte erfüllt werden können?

Lang: Das ist mir nicht bekannt. Es ist kein Flug aus Witterungsgründen abgesagt worden. Im Gegenteil, es ist ein Flug durchgeführt worden, der von der Firma Wiking aus Witterungsgründen abgelehnt worden ist.

Abg. Kubicki: Bergen Sie, wenn Sie bergen, grundsätzlich nicht von Schiffen oder nur in dem konkreten Fall nicht?

Lang: In diesem konkreten Fall konnte wegen des Feuers und der herrschenden Witterungs-, Wellen- und Seegangsverhältnisse nicht von Bord des Schiffes geborgen werden. Das hätte sonst eine Gefährdung der Besatzung hervorgerufen, die nicht nur von unserer Besatzung so gesehen worden ist, sondern auch von dem dänischen Hubschrauber. Deswegen erfolgte auch die Entscheidung, das eben aus den Rettungsbooten zu machen. Das ist ein durchaus gängiges Verfahren. Gerade bei Großsegelschiffen hat man es mit der Lage zu tun, daß man wegen der Masten und der Bewegungen, die dann durchgeführt werden, nicht an dem Schiff oder dem Boot selber wünschen kann, sondern die Besatzung dann eher auffordert, in die Rettungsinseln oder Rettungsboote hineinzugehen, und sie dann aus den Rettungsinseln und –booten abbirgt. Bei der „Pallas“ bestand nicht die Möglichkeit, sie direkt von Bord des Schiffes abzubergen.

Abg. Kubicki: Ich habe vorhin vernommen, daß Sie auch Feuerwehrleute zur „Pallas“ gebracht haben. Haben Sie sie im Wasser oder auf der „Pallas“ abgesetzt?

Lang: Sie wurden auf der „Pallas“ selber abgesetzt.

Abg. Kubicki: Grundsätzlich besteht die Möglichkeit, auch auf einem Schiff abzusetzen?

Lang: Selbstverständlich. Grundsätzlich besteht diese Möglichkeit. Idealtypisch sollte es so sein, daß auch Personen an Bord sind, um die Leute, die dort abgewünscht werden, dementsprechend in Empfang zu nehmen und unten ein bißchen zu unterstützen. Aber auch ohne Unterstützung geht das mit dem Absetzen von Personen, wenngleich es ein bißchen schwieriger ist, aber es geht.

Abg. Kubicki: Herr Lang, werden von Ihren Einsätzen eigentlich Videoaufnahmen gemacht?

Lang: Es kann höchstens sein, daß rein zufällig Privatvideoaufnahmen gemacht werden, wenn einer eine Videokamera dabei hat und die Besatzung in dem Moment des Films nicht aktiv in eine Rettungshandlung mit eingebunden ist. Vorgesehen ist es nicht, daß so etwas gemacht wird.

Abg. Kubicki: Das heißt, Sie selbst in Glücksburg können sich einen Überblick über die Lage visualisiert nicht verschaffen?

Lang: Nein, das können wir nicht. Wir können uns von der Besatzung nur beschreiben lassen, welche Witterungsverhältnisse und tatsächlichen Verhältnisse an Bord eines Schiffes vorhanden sind.

Abg. Kubicki: Sie haben vorhin auch noch erwähnt, daß Sie irgendwann im November mehrere Personen, die mit Meeresverschmutzung zu tun haben, zur „Pallas“ geflogen haben.

Lang: Ja.

Abg. Kubicki: Haben Sie sie dort abgesetzt, oder war das ein Rundflug?

Lang: Sie wurden nur zur Stelle geflogen. „Rundflug“ ist das falsche Wort. Sie wurden eben zur Unglücksstelle geflogen, um diese in Augenschein zu nehmen und sich über das tatsächliche Ausmaß zu informieren und eventuell dementsprechend ihre Ölbekämpfungsmaßnahmen einzuleiten.

Abg. Kubicki: Das heißt, im Wege der Amtshilfe würden Sie auch so einen Flug durchführen, wenn er dazu dient, sich einen Überblick zu verschaffen?

Lang: Wenn es darum ginge, daß wir uns im RCC einen Überblick über eine Notlage verschaffen müßten, dann würden wir sicherlich auch auf dieses Mittel zurückgreifen. In der Regel ist es aber so, daß die Besatzung, die als erste unterwegs ist, die Leute auch ab-

birgt, die abzubergen sind, und es vom Zeitlichen her gar nicht machbar ist, noch zusätzliche Beobachter durch die Gegend zu fliegen, die dann entscheiden, ob noch etwas machbar ist. Denkbar ist es aber, daß unter besonders schwierigen Verhältnissen und nicht zeitkritischen Verhältnissen eine genaue Untersuchung des Unfallortes unter Umständen zuerst vorgenommen wird. Im Prinzip macht das jede Besatzung, sobald sie in den Einsatz fliegt. Sie fliegen ja nicht hin und gehen gleich heran und wünschen die Leute ab, sondern es wird sehr wohl – die Leute werden dafür auch ausgebildet, weil dies auch die Sicherheit erfordert – von der Besatzung erst genau in Augenschein genommen: Wie gestaltet sich die Lage? Welche Möglichkeiten habe ich? Wo kann ich am besten abbergen? – So ist das auch hier in diesem Fall passiert. Die Besatzungen untereinander – die Besatzung des deutschen Hubschraubers und die Besatzung des dänischen Hubschraubers – haben die Lage ähnlich gesehen, haben sich dann wohl auch über Funk abgesprochen und die Aktion dann dementsprechend eingeleitet, daß die Leute nicht von Bord der „Pallas“ abgewünscht werden können.

Abg. Kubicki: Meine letzte Frage. Wenn der ZMK oder die ELG oder sonst irgendeine Dienststelle außerhalb der Bundeswehr darum gebeten hätte, mit Ihnen am 27., 28., 29. oder 30.10. einen Rundflug zu starten, um sich einen Eindruck von der Lage vor Ort zu verschaffen, wären Sie dem nachgekommen?

Lang: Wenn das begründet ist, dann ja.

Abg. Kubicki: Darum geht es mir.

Lang: Wenn es begründet ist, ja, und vorausgesetzt, es ist - - Da bekommen natürlich verschiedene Dienststellen „Vorschußlorbeeren“. Wir gehen davon aus, daß, wenn eine Rettungsleitstelle an Land, die Rettungsleitstelle Husum oder der ZMK, an uns herantritt und um Amtshilfe ersucht, sie andere Möglichkeiten bereits abgefragt hat und die nicht zur Verfügung stehen.

Abg. Kubicki: Aber in der Zeit ist eine solche Anforderung an Sie nicht gerichtet worden?

Lang: Ist nicht an uns gerichtet worden. Nein.

Abg. Kubicki: Vielen Dank.

Vorsitzender: Herr Schlie!

Abg. Schlie: Herr Lang, Sie haben vorhin auf Nachfrage von Frau Todsen gesagt, daß Sie am 26.10. den ersten Einsatz auf Anforderung in Amtshilfe geflogen seien. Um 14:55 Uhr, wenn ich das richtig in Erinnerung habe.

Lang: 14:45 Uhr.

Abg. Schlie: 14:45 Uhr?

Lang: Da kam die Anforderung.

Abg. Schlie: Ja, ja. Das ist klar. - Könnten Sie vielleicht noch einmal präzisieren, was genau angefordert wurde und was genau abgelaufen ist?

Lang (blättert in seinen Unterlagen): Augenblick, bitte, es dauert ein bißchen, bis ich es im echten Log wiedergefunden habe. - „14:45 Uhr“, steht hier, „Anforderung SAR Helgoland zur Abholung und Transport von Personen und Material zur Brandbekämpfung zum Havaristen“. Mehr war zu dem Zeitpunkt nicht bekannt.

Abg. Schlie: Und das ist dann auch erfolgt? Sie haben dann also auf dem Havaristen abgesetzt?

Lang: Das ist dann auch erfolgt. Die Leute sind zum Havaristen gebracht worden. Und wir wurden eine Stunde später, um 15:46 Uhr - - Moment. - Belege. - Um 15:46 Uhr startet der Hubschrauber und um - - Noch einmal nachsehen. - Als Ankunftszeit für den Hubschrauber am Havaristen war 16.30 Uhr gemeldet. Bei diesem Flug wurden acht Personen verbracht. Das

können Sie alles noch selbst am Log nachvollziehen.

Abg. Schlie: Okay. Vielen Dank, daß Sie den Hinweis geben. Ich wollte es aber auch gerne hier noch einmal hören. - Danke.

Vorsitzender: Herr von Hielmcrone!

Abg. Dr. von Hielmcrone: Die Zeiten, die Sie angeben, sind das MEZ- oder UTC-Zeiten?

Lang: Die, die ich Ihnen genannt habe, waren die jeweils lokalen Zeiten, also die normalen Zeiten. Im Log werden Sie Z-Zeiten finden. Da gerade die Umstellung von Sommer- auf Winterzeit erfolgt war, ist dementsprechend eine Stunde Unterschied zu rechnen.

Vorsitzender: Frau Franzen!

Abg. Franzen: Sie haben uns genau geschildert, warum am 26.10. kein Abbergen vom Wrack möglich war. Kann ich im Umkehrschluß daraus schließen, daß zu dem Zeitpunkt dann auch kein Absetzen von Personen auf Deck der „Pallas“ möglich war?

Lang: Ich unterstelle einmal, ja. Denn wenn sich das Abbergen aus Sicherheitsgründen verbietet, dann ist zu diesem Zeitpunkt auch ein Absetzen zu gefährlich.

Abg. Franzen: Das beruhigt meine Logik.

Wir haben ein konkretes Angebot des stellvertretenden Leiters der Hamburger Feuerwehr, Herrn Rechenbach, gehört. Er hat gesagt, am 26.10. sei der einzige Tag gewesen, an dem überhaupt ein Löschen und ein Angebot der Hamburger Feuerwehrleute, dort abzusetzen, noch möglich gewesen wäre. Ich will jetzt nicht noch einmal fragen, ob das möglich war oder nicht. Das haben wir eben schon gehört.

(Abg. Kubicki: Nein, das haben wir nicht gehört!)

Lang: Nein.

(Abg. Kubicki: Das eine war nachts, das andere war tagsüber! - Stellv. Vorsitzender: So ist es!)

- Genau!

Abg. Franzen: Gut. Herr Kubicki, dann frage ich noch einmal. - Wenn eine solche Anfrage an Sie ergangen wäre, wäre das am 26.10. aus Ihrer Sicht aufgrund der Wetter- und Feuerlage möglich gewesen?

Lang: Die Anfrage war ja da, und wir haben ja Feuerwehrleute aus Cuxhaven dorthin transportiert.

Abg. Franzen: Gut. - Ich frage noch einmal: Wenn eine solche Anfrage an Sie kommt, stellen Sie eigentlich bestimmte Anforderungen an das Personal, das Sie absetzen, oder wer trägt die Verantwortung dafür, daß dieses Personal qualifiziert ist, dort abgesetzt zu werden? Ist das Ihre Entscheidung, oder ist das die Entscheidung der anfordernden Stelle?

Lang: Nein, das ist nicht unsere Entscheidung. Wir verstehen uns in diesem Moment - wie soll ich sagen? - als Transportmittel. Es liegt nicht in unserem Verantwortungsbereich zu entscheiden, ob die Leute, die wir transportieren, tatsächlich in der Lage sind, befugt sind, ausgebildet sind, diese Aktion - im Fall der „Pallas“ die Brandbekämpfung - vorzunehmen. Davon gehen wir aus; denn sonst würde man nicht an uns herantreten. Wie die Entscheidungsgänge der Stellen, die dafür zuständig sind, laufen, dazu kann ich nichts sagen. Aber wir beurteilen nicht, und es fällt nicht in unseren Verantwortungsbereich, ob die Leute das machen können oder nicht. Wir transportieren sie in diesem Fall nur.

Abg. Franzen: Danke. - Gibt es einen Unterschied, ob Sie auf einem Wrack absetzen, das nicht mehr bemannt ist, auf dem also keine Hilfestellung an Bord stattfinden kann, oder ob Sie auf einem bemannten Schiff absetzen? Ist das ein unterschiedlicher

Schwierigkeitsgrad, so daß Sie das auch unterschiedlich handhaben?

Lang: Ja. Das ist es. Sie haben ein Wort benutzt, das hier sehr wesentlich ist, nämlich „Hilfestellung“. Wenn ich jemanden an Bord habe, der zur Not nach dem Abzuwinschen greifen kann, um ihn zum Beispiel in beengten Verhältnissen anzunehmen, dann erleichtert das einer fliegenden Besatzung die Arbeit enorm. Denn ansonsten liegt es bei den entsprechenden Besatzungen, den Abzuwinschenden auf den Quadratmeter genau abzusetzen. Welche Schwierigkeiten das hervorrufen kann, können Sie selber nachvollziehen, wenn Sie ein Pendel nehmen und versuchen - - Das ist genau das gleiche Spielchen.

Abg. Franzen: Vielen Dank.

Vorsitzender: Frau Spoorendonk!

Abg. Spoorendonk: Ich habe noch eine Nachfrage zu dem Ersteinsatz. Sie sagten, daß Sie um 0:06 Uhr vom Karup gebeten worden seien, tätig zu werden.

Lang: Ja.

Abg. Spoorendonk: Das heißt nicht, daß man dann erst im Karup die Notlage definiert hat?

Lang: Was im Karup wann definiert worden ist, dazu kann ich jetzt nichts sagen. Diese Unterlagen habe ich nicht.

Abg. Spoorendonk: Gut. Das war nur noch einmal - -

Vorsitzender: Herr Hentschel!

Abg. Hentschel: Meine Frage hat mir Frau Franzen vorweggenommen. Daher habe ich keine Fragen mehr.

Vorsitzender: Herr Maurus!

Stellv. Vorsitzender: Zur Klarstellung und für das Protokoll noch einmal: Der erste Einsatz: 26.10.: Bergen von Personal auf See. - Morgens. - Zweiter Einsatz am 26.10.,

nachmittags: Absetzen von Personal auf dem Havaristen?

welches sehr umfanglich ist, künftig umgehen wollen.

Lang: Ja. Zwei verschiedene Einsätze. Das eine war der SAR-Einsatz, und das andere war der Einsatz im Zuge der Amtshilfe. Das bitte ich, bewußt zu unterscheiden.

Stellv. Vorsitzender: Gut. Das zeigt, daß es also am 26.10. möglich war, Personal dort abzusetzen.

Lang: Ja. Das ist ja auch passiert.

Stellv. Vorsitzender: Gut. Vielen Dank.

Vorsitzender: Mir liegen keine weiteren Fragen vor. Herr Lang, ich danke Ihnen namens des Ausschusses und bedanke mich an zweiter Stelle auch dafür, daß Sie uns die Unterlage überlassen wollen. Wir brauchen sie dann nicht anzufordern. Ich wünsche Ihnen einen kurzen Heimweg, den Sie ja heute haben.

Lang: Wie bitte?

Vorsitzender: Sie haben heute einen kurzen Heimweg.

Lang: Gott sei Dank.

Vorsitzender: So weit ist das ja nicht. - Danke schön.

Dem Ausschuß und den Zuhörern teile ich mit, daß wir jetzt bis 13:00 Uhr noch intern Beweisanträge abhandeln wollen. - Die öffentliche Sitzung ist unterbrochen.

(Unterbrechung: 12:39 bis 14:04 Uhr)

Vorsitzender: Meine sehr verehrten Damen und Herren, wir wollen beginnen. Ich bitte, die Tür zu schließen.

Wir setzen unsere heute vormittag unterbrochene öffentliche Sitzung fort. - Für die Presse: Wir haben in der internen Sitzung des Ausschusses lediglich Beweisanträge besprochen und Verfahren verabredet, wie wir mit dem übersandten Aktenmaterial,

Vernehmung der Auskunftsperson Hans-Joachim Niklas

Vorsitzender: Herr Kapitän Niklas, Sie sind heute vor dem „Pallas“-Untersuchungsausschuß als Auskunftsperson erschienen. Das Beweisthema, zu dem Sie sich äußern sollen, ist Ihnen in der Ladung mitgeteilt worden.

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

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

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

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

Herr Kapitän Niklas, diese Belehrung erfolgt nicht aus Mißtrauen Ihnen gegenüber, sondern weil ich dazu gesetzlich verpflichtet bin.

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

Niklas: Hans-Joachim Niklas, geboren am 10.05.1941 in Kiel. Mein beruflicher Werdegang: Ich habe nach Abgang von der Schule mit der Seefahrt angefangen und mache dies bekanntlich bis heute. Im Moment bin ich in der Situation, daß ich als Kapitän mit einem Patent für die Große Fahrt aller Schiffe dastehe.

Vorsitzender: Danke schön. - Herr Niklas, wir haben von Ihnen zwei Unterlagen erhalten, einmal das Logbuch und ferner einen Einsatzbericht zu Ihrem Tätigwerden in Sachen „Pallas“. Möchten Sie sich zunächst zum Vorgang insgesamt äußern, oder sollen wir in die Fragerunde mit Ihnen eintreten? Das steht Ihnen frei.

Niklas: Zum Vorgang könnte ich sagen: Am 05.11. bekam ich einen Anruf der Berufsfeuerwehr Kiel, von einem Beamten des gehobenen Dienstes, der mich darauf hinwies, daß er als Beamter verpflichtet sei, sich im Fall „Pallas“ anzubieten. Ich habe ihn darauf hingewiesen, daß ich von meiner Seite aus nichts unternehmen könne. Er bat mich, ich möchte Cuxhaven, den ZMK, anrufen. Ich habe dies getan, mit Herrn Schmidt gesprochen und das Schiff angeboten. Daraufhin hat mir Herr Schmidt vom ZMK ganz klar gesagt: Herr Niklas, ich bin auch nur ein kleines Licht; ich werde aber dieses in den gehobenen Positionen unterbreiten. - Das ist zum Anfang - -

Vorsitzender: Das war am 05. November?

Niklas: Am 05., ja.

Vorsitzender: Gut.

Niklas: Am 10. bekam ich morgens - ich müßte jetzt lügen, aber ich glaube es war - etwa um 10:00 Uhr einen Anruf vom Umweltministerium, von Herrn Wenzel, eine Voralarmierung, daß die „Kiel“ zur „Pallas“ fahren solle. Daraufhin habe ich mich zur Schleuse begeben, habe mir die entsprechenden Karten, Seehandbücher und was ich eben für dieses Gebiet benötigte, geholt und bin wieder an Bord gegangen. Mittlerweile

rief Herr Wenzel noch einmal an und gab die Alarmbereitschaft der „Kiel“. Daraufhin wurde die Besatzung zusammengeholt, und wir sind meines Erachtens um 13:00 Uhr ausgelaufen.

Vorsitzender: Gut. Dann sollten wir anhand Ihres Einsatzberichtes, den Sie sicherlich mitgebracht haben, Fragen stellen. Ich werde beginnen.

Kapitän Niklas, kannten Sie Herrn Wenzel früher schon, oder wie hat - -

Niklas: Ja, ich kenne Herrn Wenzel.

Vorsitzender: Sie kennen ihn. Und wissen Sie seine Funktion?

Niklas: Im Umweltministerium Schleswig-Holstein, bezogen auf Umweltschutz.

Vorsitzender: Sie schreiben in Ihrem Einsatzbericht und haben es eben auch schon kurz gestreift, daß Sie sich täglich melden sollten.

Niklas: Korrekt.

Vorsitzender: Wußten Sie, bei wem Sie sich im Umweltministerium unter der Nummer 7340 melden sollten?

Niklas: Ich müßte jetzt lügen.

Vorsitzender: Nicht lügen!

Niklas: Meines Erachtens müßte das Herr Wienholdt sein.

Vorsitzender: Danke, ja.

Niklas: Wenn Herr Wienholdt nicht erreichbar gewesen wäre, dann hätte ich Herrn Wenzel - - Meines Erachtens ist die Endnummer "33".

Vorsitzender: Danke schön. - Sie schreiben in Ihrem Bericht, daß Sie am Dienstag, dem 10.11., in Holtenau um 14:22 Uhr Proviant übernommen hätten, und es sei eine Fachkraft Ludwig an Bord gekommen. Welche Funktion hatte die Fachkraft Ludwig?

Niklas: Eine Fachkraft ist, auf das Feuerwehrschiff „Kiel“ bezogen, ein Mann, der seinen Dienst an Deck verrichtet.

Vorsitzender: Ah, ja. Danke.

(Zurufe: Wie bitte? -Wir haben das nicht verstanden!)

Vorsitzender: Würden Sie es bitte noch einmal wiederholen? Ihre Definition „Fachkraft“ war hier akustisch nicht angekommen.

Niklas: Das Problem auf dem Feuerlöschschiff ist ganz einfach dieses: Es sind ja keine Berufsseeleute. Es sind Seeleute, die irgendwann einmal etwas mit der Seefahrt zu tun hatten, ob nun mit der grauen Marine oder mit der Handelsmarine. Dann wurde das so gemacht: Da sie ja nicht die Funktion eines Matrosen oder eines Schiffsmechanikers einnehmen können, wurden diese Leute als Fachkraft gemustert. Normalerweise ist das bei der Seefahrt so: Ein Mann, der einen erlernten Beruf hat und ein Jahr bei der Seefahrt an Deck gefahren ist, erreicht die Bezeichnung „Fachkraft Deck“.

Vorsitzender: Danke schön. - Am 10.11., als Sie in Brunsbüttel waren, sollten Sie eine Ergänzungsbesatzung bekommen. Ist Ihnen bekannt, weshalb sie verspätet eingetroffen ist?

Niklas: Ja. Was mir berichtet - - Ich kann ja nur nach dem gehen, was mir berichtet worden ist. Der Beamte des gehobenen Dienstes hat noch ferngesehen, als die Kollegen schon los wollten, und daraufhin sind sie gefahren. Ich habe, wie wir in Brunsbüttel - - Zeitlich war alles abgestimmt und hätte hundertprozentig hinhalten müssen. Ich habe also in der großen Schleuse gelegen und wollte auslaufen. Die Leute sind nicht dagewesen. Ich habe daraufhin Rücksprache mit Herrn Börner von der BF Kiel gehalten. Er hat über Funk angerufen, und dann wurde mir gesagt: Sie sind auf dem Weg, sie sind gleich da. Ich konnte ich aber nicht mehr in der großen Schleuse liegenbleiben, weil das Probleme

aufgeworfen hätten, weil sie von See aus wieder einschleusen wollten. Ich mußte also herausfahren und mußte vorübergehend in den alten Vorhafen, zu den alten Schleusen gehen und habe da auf diese Leute gewartet.

Vorsitzender: Danke schön. - In Ihrem Einsatzbericht auf Seite 3 - das läuft noch unter Mittwoch, dem 11.11. - wird ausgeführt, daß die Besatzung der Arbeitsboote in Wittdün waren, von 14:48 Uhr bis 15:15 Uhr. Ich möchte wissen: Was haben Sie dort gemacht?

Niklas: Im Vorfeld - - Wir haben Leute mitbekommen. - Warten Sie. Jetzt muß ich genau überlegen. - Wijsmuller hat seine Leute mit dem Hubschrauber abgeholt und konnte nicht alle mitnehmen. Daraufhin haben wir Leute mitgenommen und haben sie mit einem Boot in Wittdün abgesetzt, weil sie in Wittdün auf Amrum ihre Unterkünfte hatten.

Vorsitzender: Danke schön. - Seite 3 Ihres Einsatzberichtes. Unter Donnerstag, dem 12.11., schreiben Sie, daß um 8:55 Uhr eine Absprache mit der Firma Wijsmuller sowie Erkundungen vor Ort stattgefunden hätten. Was waren das für Absprachen, die Sie getroffen haben?

Niklas: Ich habe grundsätzlich immer einen Mann des gehobenen Dienstes, einen sogenannten Einsatzleiter mit. Dieses Mal hatte ich sogar einen vom Direktionsdienst mit, weil das eine größere Ausgabe war. Wie wir dann längsseits waren und die Möglichkeit gegeben war, daß wir die Leute übersetzen konnten, um persönliche Gespräche mit den Leuten vor Ort zu - - hat mich der Einsatzleiter gefragt, ob ich die Möglichkeit habe, längsseit zu gehen und diese drei Leute abzusetzen, und das habe ich gemacht.

Vorsitzender: Danke schön. - Ihr Bericht Seite 4, unter Freitag, dem 13.11. Da sind Ihre Leute mit dem Schlauchboot der „Oland“ auf die „Pallas“ gebracht worden, und zwar um 8:23 Uhr. Dann steht hier - ich wollte das von Ihnen noch einmal bestätigt haben -, daß sie dann vor 19:00 Uhr von der

„Pallas“ wieder zu ihrem Schiff zurückgebracht wurden. Soll das heißen, daß sie an diesem Tage tatsächlich zehn bis elf Stunden dort gearbeitet haben?

Niklas: Ja, sie waren da, ohne daß sie Mittag gekriegt haben, weil wir ja in der Zwischenzeit, wie man aus dem Bericht sehen kann, ablaufen mußten, geankert haben und anschließend wieder hingefahren sind.

Vorsitzender: In Ihrem Bericht, Seite 5, unter Samstag, dem 14. November, schreiben Sie, daß Sie „selbständig fischen“. Ist das ein Fachausdruck dafür, Öl aufzunehmen, zu skimmen?

Niklas: Ja. Korrekt. Es war praktisch so: Wir waren am Auslaufen, und etwa querab von Amrum, also Wittdün-Hafen, entdeckten wir ein Feld. Ich müßte jetzt lügen, wenn ich die Ausmaße - - Aber meines Erachtens waren es gut 800 m, 50 m breit. Daraufhin habe ich die „Oland“ angerufen und gesagt: Es ist ein Ölfeld da. Daraufhin hat er mir gesagt, wir sollten selbständig fischen gehen.

Vorsitzender: Danke schön. Sie schreiben auf Seite 7 Ihres Berichtes unter Montag, dem 16. November, 13:55 Uhr, dort wäre eine Person, möglicherweise ein Beamter, namens Mieling - - Hansestadt Hamburg muß das wohl sein. „(HH)“ steht dahinter. Um welche Person handelt es sich, und woher stammt dieser Herr Mieling?

Niklas: Das war eine Frau.

Vorsitzender: Ach so.

Niklas: Das ist die Frau oder die Lebensgefährtin von Herrn Dr. Kirchhoff von der BF Kiel. - Wir hatten ja nicht nur die Mieling, wir hatten vorher auch noch jemand anderen von Hamburg mit, der sich das angesehen hat, um Herrn Rechenbach Bericht zu geben.

Vorsitzender: Herrn Rechenbach kennen Sie?

Niklas: Nein, nicht persönlich. Ich kenne nur seine Kommentare, die ich in den Zeitungen nachlesen konnte.

Vorsitzender: Danke schön, Herr Kapitän Niklas. - Ich gebe an meinen Stellvertreter, Herrn Maurus, weiter.

Stellv. Vorsitzender: Herr Kapitän Niklas, Sie sagten, am 05.11. habe Sie ein Beamter der Berufsfeuerwehr Kiel angerufen und auf eine Einsatzmöglichkeit Ihres Schiffes hingewiesen, beziehungsweise darauf hingewiesen, daß man den ZMK hierüber eigentlich informieren müßte. Können Sie uns den Namen dieses Beamten nennen?

Niklas: Am 05.?

Stellv. Vorsitzender: Am 05., ja.

Niklas: Ach so. Herr Pelz. BA Pelz.

Stellv. Vorsitzender: Herr Pelz ist das?

Niklas: Ja. - Ich muß ja jetzt wieder zurückgehen. - Das war Herr Pelz, und - -

Stellv. Vorsitzender: Vielen Dank. - Herr Niklas, wer ist eigentlich der Eigner der „Kiel“?

Niklas: Der Eigner sind - - Ja, das ist natürlich schwierig. Das Schiff wurde ursprünglich mit Geld der vier Bundesländer und wahrscheinlich auch des Bundes gebaut, und die Stadt Kiel hat 800 000 DM dazugegeben. Die Stadt Kiel hat also das Schiff in Charter bekommen.

Stellv. Vorsitzender: Wissen Sie, ob es eine Verwaltungsvereinbarung zwischen der Stadt Kiel und dem Land Schleswig-Holstein gibt? Die müßte es eigentlich geben, wenn Sie sagen, das Schiff - -

Niklas: Es sind sogar zwei Sachen da, mit fünfjähriger Kündigung. - Nach fünf Jahren das erste Mal und dann jährliche Kündigung mit fünf Jahren Kündigungsfrist.

Stellv. Vorsitzender: Ist in dieser Verwaltungsvereinbarung nur die Charter geregelt,

oder sind auch Einsatzmöglichkeiten enthalten?

Niklas: Nein, keine Einsatzmöglichkeiten. Das einzige, was drin steht, ist, was mit den Leuten geschieht, wenn das Land kündigt, jedoch nicht wenn die Stadt kündigt. Die Einsatzmöglichkeiten sind in einem zweiten Schreiben festgelegt. Danach sind es die Kieler Förde und der Kanal, aber eben offengehalten auch weiter.

Stellv. Vorsitzender: Sie sprachen eben von einem zweiten Schreiben. Kann man das noch etwas klarer fassen? Ist das ein Notfallkonzept oder - -

Niklas: Nein, es ist kein Notfallkonzept.

Stellv. Vorsitzender: Könnten Sie uns diese beiden Charterverträge - so will ich sie einmal nennen -, die Sie eben angesprochen haben, und dieses weitere Schreiben zur Verfügung stellen?

Niklas: Das könnte ich ohne weiteres. Ich habe sie leider nicht mit. Daran habe ich nicht gedacht. An alles habe ich gedacht, aber daran im Moment nicht.

Stellv. Vorsitzender: Vielen Dank. Wir dürfen dann vielleicht noch einmal darauf zurückkommen.

Die Einsatzleitung, sagten Sie eben schon, besteht aus Ihnen und einem weiteren Beamten. Wer war denn dieser weitere Beamte?

Niklas: Nein, nein! Einsatzleitung - - Man muß das auseinanderhalten. Das Schiff selbst wird grundsätzlich immer von einem Kapitän geführt. Das kann Ihnen keiner abnehmen.

Stellv. Vorsitzender: Gut. Ja.

Niklas: Für die Brandbekämpfung ist im gegebenen Fall zusätzlich ein Beamter des gehobenen Dienstes da, der die feuerwehrtaktischen Maßnahmen ergreift. - Auf dem Havaristen.

Stellv. Vorsitzender: Wer war das in diesem Fall?

Niklas: Beim ersten Mal war das auch Herr Pelz, der BA Pelz. Diese Beamten wurden dann regelmäßig ausgetauscht. Unter anderem waren auch Herr Kappas, Herr Dr. Kirchhoff, Herr Hagenberg - - Im großen und ganzen waren alle Beamten des gehobenen Dienstes da unten - vor Ort.

Stellv. Vorsitzender: Als Sie am 10.11. den Anruf von Herrn Wenzel erhalten hatten, hatten Sie da schon damit gerechnet, daß ein Einsatz auf Sie zukommen würde, oder kam das vollkommen überraschend?

Niklas: Ich muß sagen, für mich kam es überraschend.

Stellv. Vorsitzender: Das kommt jetzt für mich etwas überraschend.

(Heiterkeit)

Niklas: Ich will Ihnen, wenn ich das hinzufügen darf, auch sagen: Ich habe die Bilder im Fernsehen gesehen. Für mich waren viele Sachen eigentlich unbegreiflich. Ich muß dazu sagen, ich bin sechs Jahre bei Schuchmann gefahren, also Bugsier, unter anderem auch auf dem Schwesterschiff der „Oceanic“, auf der „Arctic“. Ich glaube, ich kenne etwas von dem Metier. Und wenn ich dann im Fernsehen sehe, daß einer eine Polyprop-Leine nimmt, um einen Havaristen, der sitzt, herunterzuziehen, dann kann ich nur mit dem Kopf schütteln.

Stellv. Vorsitzender: Welche Kritik haben Sie noch weiter festgemacht?

Niklas: Wie meinen Sie?

Stellv. Vorsitzender: Welche Kritik hatten Sie noch weiter an dem Verfahren?

Niklas: Ich meine - - Was heißt Kritik? Mit der Brandbekämpfung - - Im Vorfeld, muß man sagen: Ich habe gesehen: Das Schiff brannte auf ganzer Ausdehnung. Man hat versucht, das zu löschen. Es war ziemlich

grobe See. Wer einmal bei solcher See draußen gewesen ist, der weiß, was das für Probleme aufwirft. Es können Fehler passieren, überall. Daß jetzt natürlich solche Fehler gemacht werden, die gemacht worden sind, nachdem er wieder gegessen hat, nicht einmal durch die „Mellum“ oder durch die „Neuwerk“ und durch Schuchmann seinen, das ist alles - - Die Fehler sind eigentlich im Großen erst passiert, nachdem der „Englishman“ und der andere da waren.

Stellv. Vorsitzender: Das müssen wir noch ein bißchen differenzieren. Ich will noch einmal bei dem Zeitraum bleiben, als das Ganze losging und eine vielleicht hypothetische Frage stellen. Wäre es Ihnen und Ihrem Schiff möglich gewesen, bei den Umständen, die am 26.10. herrschten, vor See den Einsatz zu begleiten?

Niklas: Sie meinen jetzt, das Schiff brennt in gesamter Ausdehnung?

Stellv. Vorsitzender: Ja.

Niklas: Dann könnte ich natürlich auf Lee-Seite jederzeit fahren, aber nur kühlen bzw. die Flammen, die an Deck sind, ersticken.

Stellv. Vorsitzender: Ich frage das deshalb, weil es auch Kritiker gab und gibt, die sagen, die „Kiel“ wäre in diesem Bereich überhaupt nicht einsatzfähig gewesen.

Niklas (lacht): Die „Kiel“ ist auf der Versorgerbasis gebaut worden. Und wenn sie weltweit in den Ölfeldern sehen, welche Versorger da fahren, dann fragen Sie sich natürlich auch: Wieso ist die „Kiel“ dafür nicht einsatzfähig?

Stellv. Vorsitzender: Das heißt also, es wäre überhaupt kein Problem gewesen; wenn Sie informiert worden wären, hätten Sie dorthin laufen und das Geschehen mitbegleiten können?

Niklas: Wie gesagt, ob wir einen Effekt erzielt hätten, steht auf einem anderen Papier. Nur, ich muß ganz klar sagen: Es besteht selbst bei starkem Seegang die Möglichkeit,

wenn ein Havarist brennt, zumindest oben die Decksladung zu löschen. Denn mit dem Wind habe ich ja eine größere Wurfweite. Etwas anderes hat meines Erachtens die „Neuwerk“ ja auch nicht getan.

Stellv. Vorsitzender: Gut. Vielen Dank. - Nun sind Sie ja erst zu einem wesentlich späteren Zeitpunkt informiert worden und sind dann am 10.11. ausgelaufen. Die „Pallas“ lag seit dem 29.10. auf Grund. Sie sind dann nach Amrum gegangen. Wie sah der Auftrag für Amrum konkret aus?

Niklas: Ich bin in Kiel mit dem klaren Auftrag ausgelaufen: Ölbekämpfung.

Stellv. Vorsitzender: Also nicht Feuerbekämpfung?

Niklas: Nein. Ich habe den ganz klaren Auftrag bekommen: Ölbekämpfung. Daraufhin habe ich gesagt: Okay, dann laufe ich in den Tirpitzhafen und hole 400 m Balear.

Stellv. Vorsitzender: Das letzte habe ich akustisch nicht verstanden.

Niklas: - dann laufe ich in den Tirpitzhafen und hole zwei Täue mit je 200 m Balear, also die 400 m Balear, die wir eingesetzt haben.

Das habe ich gemacht, und dann sind wir gelaufen, Richtung Amrum, kamen morgens nach Amrum herein und bekamen den Auftrag, hinauszufahren und bei Bedarf Wijsmuller zu helfen.

Wir sind dann am ersten Tag hinausgelaufen, haben versucht, von der Westseite an das Wrack heranzukommen. Ich habe 120 m vorher, wo ich laut Karte gut Wasser hatte, durchgesetzt. Daraufhin bin ich wieder abgelaufen, weil wir auch gute 3 Meter See hatten.

Ich muß dazu folgendes sagen. Es war auch kein Fahrzeug weit und breit zu sehen. Nicht an dem Tag und nicht am nächsten Tag, als wir hinausgelaufen sind, als wir das erste Mal an den Havaristen herangegangen sind,

als wir gleich anfangen zu löschen, als wir offenes Feuer in der Luke gesehen haben. Die Reaktion darauf, daß wir gemeldet haben, daß wir löschen, war folgende, daß in Husum beim ALR - beim Amt für ländliche Räume - jemand bald durchgeflippt ist, wer denn überhaupt die Order gegeben habe zu löschen. Die Hitze war so, ich habe gedacht, ich wäre auf Mallorca. Der Wasserdampf war so, daß man sich auf Amrum beschwert hat, neun Kilometer entfernt, weil das alles in diese Richtung zog. Wir haben gelöscht. Eine Viertelstunde später bekamen wir vom ZMK, von Herrn Rupert, die ganz klare Anweisung: Genehmigt mit dem Löschen. Bis dahin war rein nur für die Ölbekämpfung.

Stellv. Vorsitzender: Und die Ölbekämpfung, das ging mit dem Skimmen?

Niklas: Das wäre mit unserem Seitengeschirr bzw. mit den Skimmern - - Ja.

Stellv. Vorsitzender: Haben sie auch Ölsperren eingesetzt?

Niklas: Wir haben die 400 m, die wir mit hatten, um die „Pallas“ herumgelegt.

Stellv. Vorsitzender: Die Entscheidung haben Sie selber getroffen?

Niklas: Nein, die Entscheidung ist von Kiel gekommen. Im Vorfeld wurde also abgesprochen. Ich bekam einen Anruf, und ich wurde gefragt, ob die Möglichkeit besteht, daß ich die Sperre herumlege, weil die Experten ja alle der Meinung waren, man könne um das Schiff keine Sperre legen. Man wollte aber denn doch die Trellbohn, eine Sperre, die in Husum ist, nehmen. Da mußte ich von meiner Sicht aus abraten. Die Trellbohn hatten wir hier in Kiel, bevor wir die Balear 333 bekamen. Das ist eine Sperre, die aus 13 m langen Elementen besteht, die mit Luft aufgepumpt werden. Das ist Blödsinn, wenn ich sie um ein Schiff mit scharfen Kanten herumlege. Sie gehen sofort kaputt und gehen unter. - Dann dauerte es, ich glaube, einen Tag, und dann bekamen wir

die klare Anweisung, das Schiff einzuschleppeln, und das haben wir dann gemacht.

Stellv. Vorsitzender: War das erfolgreich?

Niklas: Von meiner Sicht aus und aus der Sicht der Leute, die auf den anderen Ölbekämpfungsschiffen waren, ja. Deshalb ist es für mich unbegreiflich gewesen, daß sich ein Herr Dr. Schell von der ELG über UKW gemeldet hat: Nun nehmt endlich dieses Scheißding weg; das hilft nichts.

(Unruhe)

Das ist das erste. Meine Leute waren deprimiert. Wer gesehen hat, unter welchen Voraussetzungen wir die Sperre herumgelegt haben, kann das vielleicht auch verstehen. Denn im Vorfeld ist ganz klar vom ZMK noch einmal gesagt worden: Jeder Kapitän ist für Schiff und Besatzung verantwortlich. - Das brauchte man mir nicht noch einmal zu sagen. Ob man das nur gesagt hat, um noch einmal Rückhalt - - Unter normalen Umständen hätte nämlich ich vor der Barre stehenbleiben und sagen sollen: Ich kann nicht. Dann hätte man mir auch nichts können. Dann wäre auch kein anderes Schiff dahin gefahren. Denn unter normalen Umständen, wenn irgendwo ein Schiff liegt, und da sind noch Ankerbälle oder irgend etwas, dann muß ich doch erwarten, wenn ich als Hilfschiff hinkomme und da sind andere Schiffe vorher, daß die mir auch sagen können, was das ist. Aber da ist keiner. Ich habe meines Erachtens - am 12.? - - Nachdem wir gespritzt haben, habe ich das erste Mal nachmittags einen Lotstreifen gekriegt, wie das Wasser rundum überhaupt aussieht. Vorher war nichts da. Das ist für mich ein bißchen unbegreiflich. Das hätte man im Vorfeld machen können. Denn wenn ich ein Schiff habe, das 1,50 m tief geht und ich habe bei Niedrigwasser 2,10 m, dann kann ich anfangen zu loten und das einmal ausbalabieren, daß auch andere Schiffe dahin können, wenn das erforderlich ist.

Stellv. Vorsitzender: Das hört sich alles so an, als ob die Zusammenarbeit nicht optimal gewesen wäre.

Niklas: Doch! Oh doch! Es ist ja leider Gottes - - Es klappt ja immer unter den Seeleuten. Da ist eigentlich blindes Verständnis.

Noch einmal zu der Sperre. Daß die anderen Kapitäne, die auf der „Knechtsand“ auf der „MPOSS“ und auf der „Norderhever“, alle drei ganz klar ausgesagt haben, durch diese Sperre, durch die Strömung, die wir an dem Schiff hatten - - Man muß sich das einmal vorstellen. Das kommt von 20 m Wasser. Das Rütergatt hat auch gute 20 m Wasser. Da sind aber nur 3,50 m bzw. 4,00 m. Die Geschwindigkeit, die da ist - Sie glauben, Sie sind am Loreley-Felsen. Jetzt tritt da ein bißchen Öl auf, und da ist nichts, was dieses Öl bindet. Also verteilt sich das gleichmäßig in jede Ecke und muß mühselig zusammengeammelt werden. So wurde durch diese Sperre, die ja verdammt wurde, das Öl aber in eine Richtung gelenkt. Jetzt passierte folgendes: Das dicke Öl setzte sich oben an der Sperre ab, wogegen das dünne Öl durch die Stromgeschwindigkeit unter der Sperre durchgedrückt wurde und eine Fahne gebildet hat, die aber diese Schiffe, ob ich jetzt die „MPOSS“ nehme, die 9 m Breite zum Auffangen hat, beziehungsweise die „Knechtsand“ mit 11 m - - Die konnten sich dahintersetzen und dieses auffangen. Wenn ich aber jetzt schon 30 m Breite habe, weil sich das alles verteilt, dann kann ich mit solchen Schiffen nichts machen, dann kann ich sie lieber nach Hause schicken.

Stellv. Vorsitzender: Es ist, glaube ich, deutlich geworden, daß die Abstimmung unter ihnen vor Ort ganz hervorragend funktioniert hat.

Niklas: Wir haben phantastisch zusammengearbeitet. Wie gesagt, es sind Seeleute. So traurig das vielleicht klingt: Sie können nicht irgendeinen Beamten von einem Amt nehmen, nur weil er in der Position ist, und ihn dort hinausschicken, und er soll alles koordinieren. - Okay. Man akzeptiert es. Bloß, die

Absprache untereinander ist unabhängig davon.

(Heiterkeit)

- Ja! Darf man das nicht so sagen, wie es tatsächlich ist?

(Heiterkeit)

Ich kann noch etwas dazu sagen. Nehmen Sie doch Herrn Wichmann. Herr Wichmann ist vor Ort gewesen.

Stellv. Vorsitzender: Herr Wichmann kommt aus welchem Amt?

Niklas: Amt für ländliche Räume, Husum. - Er hat phantastisch - - Er hat alles aufgeschrieben. Alles. Da gab es nichts, was da nicht - - Er hatte einen Ordner, der war so dick! Ich weiß nicht, wie lange er das ausarbeiten will. Aber das ist eine andere Sache. Aber er ist kein Seemann. Selbst wenn ich die Fernsehbilder im nachhinein sehe: Da war eigentlich gar keine See. Da war ja überhaupt nichts los! Aber, was glauben Sie, wenn Sie da waren, und Sie sind hoch- und runter - - Nehmen Sie sich einmal einen Betonklotz, wenn Sie 2 m hoch gehen, und versuchen Sie einmal, mit einem anderen 2-m-Betonklotz, der schwimmt, dagegen zu kommen. Das sieht alles anders aus!

Stellv. Vorsitzender: Herr Niklas, in Ihrem Auszug - die Seite 8 könnte das sein - haben Sie die Befehls- und Meldewege, Havarie „Pallas“, aufgezeichnet.

Stellv. Vorsitzender: Ich nicht.

Stellv. Vorsitzender: Herr Georg.

Niklas: Genau. Georg ist ein Beamter des gehobenen Dienstes der Berufsfeuerwehr Kiel. Es fing da an, daß sie ein Fax zu uns an Bord schickten, weil wir ja keines hatten, und dann immer das Jeweilige, was täglich passiert ist, nach Kiel gefaxt haben, unabhängig von meiner Mitteilung. Ich habe also eigentlich nur, wie gesagt, an die drei Stellen Kiel, Husum und Cuxhaven den täglichen

Bericht durchgegeben, was eben vor Ort passiert ist.

Stellv. Vorsitzender: Also, mit dieser Darstellung - -

Niklas: Nein, damit habe ich nichts zu tun. Das ist für mich auch ein bißchen unbegreiflich.

Stellv. Vorsitzender: Die brauchten Sie auch für die Arbeit dort nicht?

Niklas: Nein, nein. Das ist etwas - - Er hatte das ausgearbeitet, wie das eventuell hinlaufen würde. Für mich sind andere Sachen - - Also was im Vorfeld - - Es wurde in den Zeitungen geschrieben: „die Brandexperten von Wijsmuller“. Da fehlt mir etwas. Es steht in den Zeitungen: Warum werden holländische Feuerwehrleute geholt, wenn wir deutsche genug haben? Da fehlt mir etwas. Es war kein einziger holländischer Feuerwehrmann da, auch kein Brandexperte. In der gesamten Zeit, in der gelöscht wurde, hat ein einziges Mal ein Holländer einen B-Schlauch in die Hand genommen und hat ihn kurzfristig gehalten. Das war die ganze Löscharbeit. Die Löscharbeit wurde einzig und allein von der Berufsfeuerwehr Kiel gemacht.

Ich muß allerdings dazu sagen: Ich habe im Vorfeld gesagt: Ich habe bei Schuchmann gearbeitet. Jetzt liegt ein Frachter irgendwo, und der brennt beziehungsweise kokelt vor sich hin. Was ist das Simpelste und Einfachste? Ich mache kleine Löcher hinein, nehme Pumpen, halte in dieses Loch den Schlauch hinein und lasse vollaufen. Irgendwann ist das Feuer aus. - Denn der Auftrag war ja ganz klar: Es sollte das Öl entsorgt werden. Es war ja nie von Brandbekämpfung die Rede. Daß sich das nun so ergeben hat, daß es so heiß darin war, daß sogar noch in Luk 3, die angeblich schon nach drei Tagen abgesoffen war - - daß das die letzte Luke war, die wir gelöscht haben - - Ja, da ist das wohl nicht schnell genug gelaufen. Bloß, es war zu keinem Zeitpunkt ein holländischer Feuerwehrmann da. Es waren Berger, es

waren also holländische Berufsseeleute. Jeder Seemann muß ja auch diese Brandbekämpfung an Bord mitmachen. Ohne das geht es gar nicht.

Stellv. Vorsitzender: Herr Niklas, Sie sind ja nun mit dem Auftrag losgeschickt worden, das Öl aufzusammeln, zu skimmen.

Niklas: Vollkommen korrekt.

Stellv. Vorsitzender: War Ihre Ausrüstung denn so, daß Sie auch zur Brandbekämpfung dort hätten eingesetzt werden können, oder mußten Sie die Ausrüstung noch ergänzen, nachdem Sie gesehen haben, daß hier auch Brandbekämpfungsaufgaben auf Sie zukommen?

Niklas: Nein. Die Ausrüstung ist ausreichend gewesen.

Stellv. Vorsitzender: Vielen Dank.

Vorsitzender: Herr von Hielmcrone!

Abg. Dr. von Hielmcrone: Herr Niklas, ich habe einige Fragen. Habe ich das richtig verstanden, daß Sie, als Sie bei der „Pallas“ ankamen - - nicht Sie, sondern Ihr Schiff - - das einzige war, das zum Löschen vorhanden war?

Niklas: Da war gar kein Schiff. Wir hatten ja auch gar keinen Auftrag zum Löschen.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Was haben Sie dann gemacht? Sie sehen, daß das Ding brennt. Weitere Schiffe, die löschen, sind nicht da. Haben Sie gefragt: Soll ich jetzt löschen? Oder wie ist das zu verstehen?

Niklas: Wir waren längsseits, und auf der Höhe, auf der wir waren, konnte man in Luk 5 und Luk 6 hineinsehen. Denn die Lukken waren auseinander, es waren Risse darin von ca. 15 cm bis 20 cm. Sie konnten also hineinsehen und haben offenes Feuer gesehen.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Meine Frage ist: Haben Sie von sich aus angefangen zu lö-

schen, oder ist Ihnen dann der Auftrag erteilt worden?

Niklas: Nein, wir haben - - Daraufhin ist ganz klar die Order gekommen: Wasser marsch! Wir haben also gespritzt, und eine Viertelstunde, nachdem wir angefangen hatten, bekamen wir das Okay von Herrn Rupert, ZMK Cuxhaven.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Sind später noch weitere Schiffe zum Löschen gekommen, oder blieben Sie das einzige Schiff?

Niklas: Der Rettungskreuzer „Eiswette“ hat einen Versuch gemacht. Nur ist es so, der Rettungskreuzer muß, damit er seine Pumpe in Betrieb setzen kann, eine Maschine aussetzen. Er kann also nur mit einem Propeller arbeiten. Er konnte sich nicht halten.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Wieviel Tiefgang hat Ihr Schiff?

Niklas: 2,70 m, 2,60 m, 2,50 m, je nachdem, wie wir trimmen.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Damit ist es aber uneingeschränkt für die Nordsee tauglich?

Niklas: Unser Schiff jetzt? - Ja, das ist gar kein Problem.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Die „Mellum“ und die „Neuwerk“ - waren die auch da, oder sind sie später hinzugekommen, oder blieben sie weg?

Niklas: Doch, die habe ich einmal am Horizont gesehen. Sehr schöne Schiffe. - Optisch.

(Heiterkeit)

- Doch! Ja! Sie zeigen etwas her fürs Auge.

(Heiterkeit)

Abg. Dr. von Hielmcrone: Vielleicht sollte man Pläne haben, damit wir auch sehen können, wie schön sie sind. - Wissen Sie wieviel Tiefgang die haben?

Niklas: Meines Erachtens müßte die „Mellum“ bei 5,20 m oder sogar bei 5,50 m liegen.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Hätten die dann kommen können?

Niklas: Nein. - Nein, nein, keine Möglichkeit.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Also war es schon richtig, daß sie nur am Horizont auftauchten?

Niklas: Es geht einfach nicht. Ich habe hier einen Ausschnitt der Seekarte. Darauf können Sie das auch sehen. Wenn Sie jetzt auch noch in das Handbuch hineingehen und Sie lesen im Handbuch, daß 1986 das Rütergatt gar nicht mehr als Fahrwasser gedacht war, aber zwei Jahre später wieder, dann kann man sehen, wie da die Sande verändern.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Also waren Sie praktisch das einzige Schiff, das löschen konnte.

Niklas: Es ging nicht anders. Es ging tatsächlich nicht anders.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Konnten Sie denn mit Ihrer vollen Kapazität löschen?

Niklas: Ja. Wir haben voll damit gearbeitet. Wir haben zeitweise mit beiden Monitoren gearbeitet, wir haben also zeitweise 18 to pro Minute heraufgeholt und hineingepumpt, was auch wieder unterbrochen werden mußte, weil die Belastung zu hoch war, weil wir auch noch zusätzlich - - Ich mußte durch diesen gewaltigen Strom, der da herrschte, ewig mit der Maschine arbeiten.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Wenn Sie vorher geordert worden wären oder vorher den Marschbefehl - oder wie man das seemännisch richtig nennt; ich will hier keine Schwierigkeiten bekommen - -

(Heiterkeit)

Hätten Sie dann - - Wie soll ich mich ausdrücken? - Ist es richtig, daß Sie dann auch früher hätten löschen können? - Natürlich.

(Heiterkeit)

- Das ist logisch. Ja, das leuchtet ein. Darum habe ich ja auch gezögert.

Vorsitzender: Das fällt unter Rosenmontag.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Ja, genau. - Ja, ja.

Niklas: Ich muß dazu sagen: Es hat sich gezeigt: Das Feuer im Raum konnte eigentlich erst in dem Moment effektiv bekämpft werden, als die „Barbara“ da war, der Lukeendeckel angehoben werden konnte und wir voll hineinhalten konnten. Vorher war das eigentlich - - Wenn Sie nur einen Spalt von 15 cm haben, können Sie nicht allzuviel machen.

Dann muß ich noch dazu sagen: Bevor wir Luk 6 auf hatten - - Wir haben draufgehalten, weil es so heiß war. Zirka 1 000 Grad. Die Luke war voll abgeschalkt, das heißt sie war genauso gesichert, wie sich das nach guter Seemannschaft gehört. Bolzen und alles fest. Da hat sich eine solche Hitze entwickelt, daß die Luke einen Meter hoch geflogen ist und nur noch an beiden Enden in den Hydraulikstempeln geangen hat. Sie stand also mit einem Mal so.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Nächste Frage. Ich frage das, weil mich die Leute vor Ort darauf aufmerksam gemacht haben. Wenn wir das Logbuch durchsehen, so sind Sie beispielsweise am 13.11. um 5:03 Uhr ab Wyk gefahren. Um 11:53 Uhr waren Sie wieder in Wyk. Hätten Sie nicht auch dort vor Anker liegen können, um bei der nächsten Tide wieder zu löschen?

Niklas: Dann wäre ich ja auch nicht eher dagewesen. - Das ist als erstes zu sagen. Als zweites muß ich dazu sagen: Vielleicht sehen Sie am ersten Tag - - Ich bin dreimal mit dem Schiff kollidiert, zweimal hinten mit dem Heck, und einmal hat es mich vorne

gegengedrückt, und zwar durch diesen Wasserdampf, der entstanden ist. Es war nichts zu sehen. Es war null Sicht. Man hat gedacht, das Schiff wäre voraus, und hinten knallte es. Daraufhin habe ich ganz klar gesagt: Nachts nicht. Es geht einfach nicht. Es war unmöglich.

Ich bin auch angesprochen worden, ob ich nicht liegenbleiben kann. Wenn ich jetzt weiter hinuntergehe, weniger Wasser unter den Kiel bekomme - - Es ist Mahlsand. Wie bekannt ist, war dort ja 3,5 m Sand, als er aufgelaufen ist. Vor vier Wochen war, glaube ich, 9 m Loch da. Dieser Sand arbeitet also. Ich hätte diesen Sand in meine Pumpen hineingekriegt und wäre nicht mehr einsatzfähig gewesen. Ich weiß nicht, das hätte wohl alles andere - - nicht wahr?

Abg. Dr. von Hielmcrone: Diese Frau Mieling. Das habe ich eben vielleicht nicht ganz verstanden. In welcher Funktion war sie eigentlich da?

Niklas: Vorher war ein Herr von der Hamburger Berufsfeuerwehr da, und sie löste ihn ab.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Gehört sie zur Hamburger Berufsfeuerwehr?

Niklas: Sie ist gehobener Dienst, Berufsfeuerwehr Hamburg.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Danke schön. Ich habe im Augenblick keine weiteren Fragen.

Vorsitzender: Herr Schlie!

Abg. Schlie: Herr Niklas, ich würde gerne noch einmal vorne anfangen. Sie sagten ja vorhin, sie hätten am 05.11. einen Anruf von Herrn Pelz von der Berufsfeuerwehr Kiel bekommen, und daraufhin hätten Sie den ZMK informiert. Könnten Sie sagen, mit wem Sie dort gesprochen haben und wie dort konkret auf Ihr Angebot reagiert wurde?

Niklas: Das hatte ich am Anfang schon gesagt. Ich hatte mit Herrn Schmidt vom ZMK

gesprochen. Herr Schmidt hat mir gesagt: Es wird eine Etage höher entschieden, aber er wird das anbringen.

Abg. Schlie: Danach haben Sie aber nie wieder etwas auf Ihr Angebot hin gehört?

Niklas: Nein. Es ist nichts wieder - - Deshalb - - Ich kann auch nicht sagen, ob vom ZMK an Kiel herangetragen worden ist, daß wir hin sollen oder ob das Kiel selbst entschieden hat. Das kann ich nicht sagen. Ich kann nur sagen, daß ich am 05.11. da angerufen habe und dann am Dienstag, den 10.11. den Einsatzbefehl erhalten habe.

Abg. Schlie: Sie haben in Ihren Schilderungen sehr oft gesagt, Sie hätten vom ZMK, von der ELG, von Herrn Schell oder vom Ministerium bestimmte Aufträge erhalten. Wie muß man sich das genau vorstellen? Wer hat Ihnen wann welche Order erteilt? Wie ist das abgelaufen? Ist das immer unterschiedlich gewesen?

Niklas: Order habe ich eigentlich nur von der „Oland“, von Herrn Wichmann, vom Amt für ländliche Räume bekommen. Das hat sich darauf bezogen: Wir sind hinausgefahren, und entweder weiter Löschen oder eben, was im Moment aktuell war.

Abg. Schlie: Ich will an dem Punkt noch einmal nachfragen. Sie hatten vorhin gesagt, daß Sie am 10.11. die Order erhalten hätten zu löschen. Sie kam, wenn ich es richtig verstanden habe, vom Amt für ländliche Räume.

Niklas: Nein! Vom ZMK. Vom Amt für ländliche Räume habe ich fürchterlich eins auf den Deckel gekriegt, daß ich überhaupt etwas mache, weil keiner Order gegeben hatte.

Abg. Schlie: Dann hat also in diesem Fall der ZMK Sie direkt - ich weiß nicht, wie es technisch vor sich gegangen ist - darüber in Kenntnis gesetzt, daß Sie jetzt löschen sollen?

Niklas: Wir haben daraufhin nochmals den ZMK angerufen und das Okay gekriegt, wir sollten löschen, weil offenes Feuer vorhanden war.

Abg. Schlie: Das war also wieder eine Initiative Ihrerseits? Sie haben also Ihrerseits festgestellt: Löschen ist notwendig, Sie haben dort angerufen, und sie haben gesagt: Okay?

Niklas: Ja.

Abg. Schlie: Und daraufhin hat dann zwischenzeitlich oder erst später das Amt für ländliche Räume gesagt, daß das nicht in Ordnung sei?

Niklas: Nein, die haben direkt, unmittelbar nachdem wir angefangen hatten - -

Abg. Schlie: Dann sagten Sie vorhin, 15 Minuten später sei dann doch das Okay vom ZMK gekommen.

Niklas: Ja, weil wir angerufen haben, über Handy.

Abg. Schlie: Das heißt, das war dann ein erneuter Anruf?

Niklas: Wir haben daraufhin Cuxhaven angerufen. - Die Problematik ist ja folgende gewesen: Man darf eines nicht vergessen: Wenn man die Karte hat, man sieht, wo er liegt. Jetzt kommt doch ganz einfach die Frage auf: Wer ist zuständig? Ist ZMK zuständig, oder ist Amt für ländliche Räume zuständig? Nun weiß ich, daß die Zuständigkeit des Amtes für ländliche Räume unter normalen Umständen bloß bis zur Drei-Meilen-Zone geht. Nun liegt da gerade diese Wattengewässerschutzzone. Das geht gerade so durch, dort, wo er liegt. Dann kam zusätzlich noch hinzu, daß man das in drei Gruppen aufgeteilt hat: Die „Pallas“ ist draußen, dann Buttgebiet und Watt. Da blickte sowieso keiner durch. Alles eigene Kommandeure gekriegt da draußen. Das war alles ein bißchen verworren.

Abg. Schlie: Das ist wiederum hochinteressant. Es gab also - - Wir reden noch über den 10.11.?

Niklas: Natürlich, über den 10.11.

Abg. Schlie: Das heißt, dort sind die Zuständigkeiten

Niklas: Am 10.11. waren wir ja auch nicht vor Ort.

Abg. Schlie: für Sie nicht klar gewesen?

Niklas: Am 10.11. waren wir noch nicht vor Ort.

Vorsitzender: Ich darf hier einmal eingreifen. Am 10.11. ist die „Kiel“ erst ausgelassen.

Niklas: Ja. Ich sage: Da waren wir nicht vor Ort. Um Mitternacht haben wir gerade Cuxhaven, die Alte Liebe, passiert.

Abg. Schlie: Das ist klar. Aber zu dem Zeitpunkt, als Sie vor Ort waren, gab es eben ganz unterschiedliche Zuständigkeiten. Wonach richteten die sich? Sie haben es eben schon ein bißchen angedeutet. Können Sie das noch einmal genau - -

Niklas: Ja, da haben wir aber - - Das ist ja wieder das Interessante. Damit hatten wir wieder nichts zu tun. Denn wir wurden ganz klar für die Brandbekämpfung abgestellt.

(Zurufe: Öl!)

- Nein, nein. Nachdem wir das erste Mal hin-
- Wir sind für die Ölbekämpfung hingekommen. Nachdem wir das offene Feuer gesehen haben und es in dem Schiff bekämpft haben und vom ZMK anschließend das Okay gekriegt haben, waren wir einzig und allein für die Brandbekämpfung zuständig. Erst danach kam diese Einteilung. Das war vorher ja noch nicht. Da war ja gar keiner draußen. Die tauchten ja alle erst auf, nachdem wir auch da waren. Jeder hat in der Karte gesehen: Da ist wenig Wasser. Keiner hat sich hingetraut, weil keiner Grundberüh-

rung haben wollte. Wie gesagt: Ich habe auch achtmal durchgesetzt. Das ist nun einmal so, wenn man in einem solchen Gewässer fährt. Und die Karten stimmen auch nicht.

Vorsitzender: Danke schön.

Abg. Schlie: Ich würde gerne weitermachen, wenn ich darf. - Das habe ich bis dahin nachvollzogen. Herr Niklas, könnten Sie, auch wenn das sehr verworren ist, trotzdem noch einmal etwas zu dieser Einteilung sagen, die ja auch für Sie verwirrend war? Welche Auswirkungen hatte das auf Ihren Einsatz?

Niklas: Auf meinen gar keinen.

Abg. Schlie: Auf Ihren gar keinen?

Niklas: Das ist eigentlich mehr für die Ölbekämpfung, für den Bereich der Ölbekämpfung gedacht gewesen.

Abg. Schlie: Als Sie nachher wieder Ölbekämpfung gemacht haben - gab es dann für Sie und Ihren Einsatz irgendwelche Probleme mit dieser Einteilung?

Niklas: Nein, für uns gab es keine Probleme. Wir haben ja, wie gesagt, nur einmal eine halbe Stunde - - Was von meiner Sicht aus wieder eine Lachnummer war. Denn dann kam ganz klar wieder Order: Brandbekämpfung an der „Pallas“. - Also Geschirr wieder herein, und wir mußten wieder zur „Pallas“ und haben weiter Brandbekämpfung gemacht.

Abg. Schlie: Wenn ich es jetzt richtig begriffen habe, sind Sie also mit dem Einsatzauftrag „Ölbekämpfung“ hinausgefahren, haben dann aber bis auf diesen einen Einsatz eigentlich nur Brandbekämpfung gemacht.

Niklas: Vollkommen korrekt.

Abg. Schlie: Auftraggeber für die Brandbekämpfung war ja aufgrund Ihres eigenen Anrufes einmal der ZMK. Wer war sonst Auftraggeber für die Brandbekämpfung?

Niklas: Keiner, nur ZMK.

Abg. Schlie: Wer? Mit welchen Personen haben Sie das - -

Niklas: Herr Rupert. Herr Rupert das Okay gegeben: Feuerbekämpfung. Und dann ging das den normalen Weg.

Abg. Schlie: Alle anderen Brandbekämpfungseinsätze, die dann stattgefunden haben, die Sie gemacht haben, haben Sie quasi auf dieser Grundlage gemacht?

Niklas: Ja, das mußten wir ja. Denn wenn wir abgelaufen sind - - Es brannte ja immer noch. Wir konnten bloß nicht länger dableiben.

Abg. Schlie: Herr Niklas, Sie haben vorhin gesagt, daß Sie auch Kontakt mit Herrn Schell gehabt hätten.

Niklas: Nein! Ich habe nur gesagt: Herr Schell hat über UKW gesagt - - Der einzige, mit dem ich Kontakt hatte, war Herr Meyer. Der war bei mir an Bord.

Abg. Schlie: Herr Meyer. Wer ist Herr Meyer?

Niklas: ELG. Herr Rauterberg, der zweite Mann von der ELG, sollte auf die „Barbara“, dann war ein Vertreter der Versicherung da und ein Herr - ich glaube - Rauterberg vom ZMK. Die waren bei mir an Bord, nachdem die „Pallas“ da war. Wie wir längsseits waren, kamen sie, weil - - Es kam die Frage auf, ob wir das Öl aus den Räumen übernehmen können. Da hat der Herr von der Versicherung ganz klar gesagt: Kommt nicht in Frage. Das müsse so abgefahren werden, weil unsere Separationsanlage angeblich nicht mit 15 ppm arbeite, was für das Wattenmeer auch noch viel zuviel ist.

Abg. Schlie: Da war ja bei Ihnen an Bord ganz schön was los! Da hat offensichtlich eine ganze Menge Leute ihren Einfluß geltend gemacht. Ist es auch bei anderen Einsätzen üblich, daß Versicherungsleute und ZMK und Hamburger Berufsfeuerwehr - -

Niklas: Nein, nein. Wir lagen ja längsseits, und die Brandbekämpfung war ja auf dem Schiff. Ich glaube, zu dem Zeitpunkt hatten sie dort 16 B-Leitungen liegen und haben also Brandbekämpfung gemacht, zeitweise auch mit einem Monitor. Die Leute vom ZMK beziehungsweise von der ELG hatten sich mit einem Hubschrauber auf der „Barbara“ absetzen lassen und sind dann zu mir herübergekommen. Da wurde also auch nur kurz gesprochen.

Abg. Schlie: Das Ministerium direkt hatte aber mit Ihrem Schiff keinen weiteren Kontakt außer diesem ersten, den Sie vorhin geschildert haben?

Niklas: Nein. Ich habe mich gemeldet und habe jeden Tag gesagt, was anliegt.

Abg. Schlie: Das ist klar. Das ist ja auch in Ihren Unterlagen dargestellt. Aber von dort haben Sie keine Order oder Weisung erhalten?

Niklas: Nein. Das einzige war noch einmal die Frage, was geklärt werden muß. Da wurde mir gesagt, es muß erst mit Kiel geklärt werden, ob die Sperre um das Schiff gelegt werden darf.

Abg. Schlie: Wer hat das gesagt?

Niklas: Das kam meines Erachtens vom Amt für ländliche Räume, von Herrn Wichmann, der zu dem Zeitpunkt auf „Oland“ war. Der hat uns dann auch ganz klar die Order gegeben, er habe von Kiel das Okay bekommen, und wir könnten die Sperre legen.

Abg. Schlie: Danke schön.

Vorsitzender: Herr Hentschel!

Abg. Hentschel: Bleiben wir einmal bei der Sperre. Wie kam es dazu, daß die Sperre gelegt worden ist, obwohl offensichtlich irgendwelche Fachleute gesagt hatten, sie solle nicht gelegt werden? Haben Sie die Anregung dazu gegeben, oder wer hat sie gegeben?

Niklas: Sie ist von Kiel gekommen.

Abg. Hentschel: Daß die Sperre gelegt werden soll?

Niklas: Ja.

Abg. Hentschel: Aber es hat ja offensichtlich Leute gegeben, die die Meinung hatten, die Sperre solle nicht gelegt werden.

Niklas: Das habe ich auch gehört, ja.

(Heiterkeit)

- Ich kann ja nur das sagen, was ich gehört habe.

Abg. Hentschel: Und Sie sind gefragt worden, ob Sie das für sinnvoll halten?

Niklas: Nein. Erst einmal bin ich gefragt worden, ob überhaupt die Möglichkeit besteht. Denn darüber sind sich ja die Fachleute schon nicht einig, ob man damit arbeiten kann. Vor ein paar Jahren, als Herr Blum noch beim ZMK war, kam eine ganz klare Anfrage an mich, er wolle gerne wissen, wie die Balear 333 in der See stehe. Also, die sogenannten Fachleute, die alle gesagt haben, das geht nicht, können alles, aber niemals diese Sperre in See gesehen haben.

Abg. Hentschel: Und Sie sind aber gefragt worden und haben gesagt: Es geht?

Niklas: Ja.

Abg. Hentschel: Und es ging dann?

Niklas: Es geht, ja.

Abg. Hentschel: Jetzt noch einmal zu dem Löschkonzept. Uns ist gesagt worden, wenn man vorher gelöscht hätte, dann hätte man das Schiff nicht mehr abschleppen können, dann wäre es abgesoffen. Ist das richtig?

Vorsitzender: Was heißt „vorher“, Kollege Hentschel?

Niklas: Meine Leute sind an Bord gewesen. Das Schiff, wie es dalag, war ausgebrannt,

die Maschine, der ganze Aufbau achtern. An Deck war auch nichts mehr. Es hat ja einmal eine Decksladung gehabt. Die Stützen, die die Decksladung gehalten hatten, waren um 90 Grad verbogen und standen nach außen. Wie auf Bildern zu sehen ist, hatte der eine Kran soviel Hitze abbekommen, daß er weggefallen ist. Wenn ein Schiff so liegt, weiß ich nicht mehr, wie ich eine Bekämpfung machen soll.

Das Feuer in den Räumen, wie kann ich das bekämpfen? Die einzige Möglichkeit ist tatsächlich die, die Wijsmuller gewählt hat: kleine Löcher hinein und Schläuche. Daß die Pumpen ein bißchen schwach waren, steht auf einem anderen Papier und daß das eine Aggregat, das anschließend eingeflogen worden ist, keine Batterien hatte, auch. Das war das einzige Prinzip, das hier tatsächlich ging, um das Feuer auszubekommen. Denn ich habe ja keine Möglichkeit gehabt, die Lukendeckel hochzunehmen. Ich kam ja nicht an das Feuer heran. Ich kann zwar kühlen - - Es war ja so: Die Kollegen sind über Deck gegangen, und denen sind dort die Schuhsohlen weggefliegen. So heiß war das Ganze. Ich konnte ja nur kühlen. Ein bißchen ist zwar durch die Ritzen hineingegangen, aber nicht das, was sein sollte. Sie wissen selbst: Wenn Sie ein Barbecue im Garten machen: Wenn ein Holzkohlegrill richtig in Gang ist, sehen Sie keinen Qualm, sie sehen gar nichts, nur die Hitze ist da. So war das dort auch. Es war tatsächlich Holzkohle, die vor sich hingeglüh hat.

Abg. Hentschel: War denn das Konzept, den Holländer zu holen und die Plattform „Barbara“ zu holen, um zu löschen, aus Ihrer Sicht richtig?

Niklas: Ich habe schon am Anfang gesagt: Ich kann mir nicht vorstellen, daß die „Barbara“ überhaupt zum Löschen geholt worden ist. Die Holländer hatten den Auftrag, das Öl herauszuholen. Daß jetzt durch die Medien hochgespielt wird, daß holländische Brandexperten an Bord sind und das alles machen - - Da war kein Brandexperte

an Bord, kein Holländer. Das waren ganz normale Berger, das waren Seeleute, die ihr Fach verstehen. Durch die Medien ist das alles so hochgeschaukelt worden, alles in die verkehrte Richtung. Deshalb kann ich auch nicht verstehen, daß ein Herr Rechenbach kommt und sagt: Wieso holt man holländische Brandexperten? Und: Wir haben genug deutsche. Die Deutschen sind ja dagewesen. Ich habe ja die Berufsfeuerwehreute an Bord gehabt. Ich bin vorhin gefragt worden, wann sie das erste Mal hinübergegangen sind. Sie haben mit dem Nauter, mit dem Teamchef des Bergungsteams, abgesprochen, was zu machen ist.

Abg. Hentschel: Und das war ein Kieler Beamter?

Niklas: Er war von der Kieler Berufsfeuerwehr.

Abg. Hentschel: Und sie sind mit Ihnen mitgekommen?

Niklas: Die sind bei mir an Bord gewesen, ja.

Abg. Hentschel: Aber das eigentliche Löschen konnte erst stattfinden, nachdem die Lukendeckel aufgemacht worden sind?

Niklas: Wir haben vorher gekühlt. Wasser ist auch hineingegangen, denn die Luk 5 ist nach innen weggefallen. Da ist ein ziemlich großer Spalt gewesen, durch den ziemlich viel hineingegangen ist. Luk 6 war ein bißchen problematisch. Aber das optimale Löschen, um das Feuer auszubekommen, war erst möglich, nachdem die Lukendeckel hochgenommen wurden. Die Berger, die darauf waren, haben ein kleines Luftaggregat auf der - wie wir sagen - Back gehabt. Am ersten Tag. Sie haben diese kleinen Löcher in die Luken hineingebrannt und haben Wasser hineinlaufen lassen. Dann sind sie beigegangen und haben die überstehenden Stützen, die durch die Hitze abgebrochen beziehungsweise verbogen waren, die 90 Grad vom Schiff wegstanden, abgebrannt und die Ketten weggenommen, damit die „Barbara“

an die Seite kommen konnte. Deshalb waren sie da. Sie haben nur Vorbereitungsarbeiten dafür gemacht, daß die „Barbara“ kommen konnte.

Abg. Hentschel: Noch einmal zu der Frage des Einsatzes des Schiffes. Wenn ich das richtig verstanden habe, ist das Einsatzkonzept so, daß die „Kiel“ für die Ostsee da ist. Wer ist denn für die Nordsee da? Sind das die „Mellum“ und die „Neuwerk“?

Niklas: Wie meinen Sie? Welches Einsatzkonzept?

Abg. Hentschel: Zum Feuerlöschen.

Niklas: Zum Feuerlöschen? - Der Feuerlöschauftrag der „Kiel“ ist nur der Kieler Hafen, die Förde und der Kanal.

Abg. Hentschel: Und in die Nordsee werden dann diese anderen Schiffe geschickt?

Niklas: Bei Bedarf.

Abg. Hentschel: Aber das Problem ist, daß diese Schiffe nicht ins flache Wasser können?

Niklas: Richtig.

Abg. Hentschel: Ich habe keine weiteren Fragen.

Vorsitzender: Herr Kubicki!

Abg. Kubicki: Herr Kapitän Niklas, Sie haben gesagt, am 05.11. habe Herr Pelz bei Ihnen angerufen und gesagt, Sie sollten beim ZMK anrufen. Haben Sie ihn nicht gefragt, warum er das nicht selbst macht? -Ist es nicht komisch, daß jemand von der Berufsfeuerwehr Kiel bei Ihnen anruft, damit Sie beim ZMK anrufen?

Niklas: Warum sollte ich mir Gedanken machen? Warum?

Abg. Kubicki: Möglicherweise ist meine Vorstellung falsch; aber die „Kiel“ gehört zur Berufsfeuerwehr Kiel.

Niklas: Vollkommen korrekt.

Abg. Kubicki: Da würde ich mir denken, der, der mir sagt: Rufe du an, ist doch in der Position, daß er selbst anrufen kann und sagen kann: Wir haben ja die „Kiel“.

Niklas: Auch korrekt.

(Heiterkeit)

Abg. Kubicki: Ich sehe das schon - - Ich stelle in dem Zusammenhang keine weiteren Fragen.

(Heiterkeit)

Aber jetzt - -

Niklas: Dazu würde ich aber noch sagen: Hat das nicht etwas mit interner Personalpolitik bei der Berufsfeuerwehr Kiel zu tun, was nicht hierher gehört?

Abg. Kubicki: Die Frage kann ich schwer beantworten. Aber - -

(Heiterkeit)

Niklas: Ja! So sehe ich das. Das ist natürlich - - Dagegen gibt es gar kein Argument. Wenn ich als Beamter meine, ich bin verpflichtet, mich anzubieten, dann nehme ich das Telefon und rufe drüben an: Höre einmal zu; warum holt ihr unser Schiff nicht? Dazu brauche ich nicht den Angestellten, der auf der „Kiel“ ist; denn man sieht es: Es kommt ja doch irgendwann heraus, daß er es war, der angerufen hat, und die Frage tritt in den Raum: Warum ruft der Mann nicht selbst an?

(Heiterkeit)

Abg. Kubicki: Die Frage habe ich mir gestellt.

(Heiterkeit)

Niklas: Ich habe Ihnen meine Antwort darauf gegeben.

Abg. Kubicki: Sei es drum. - Hatten Sie denn vor dem 05.11. durch Medien oder

möglicherweise anders, durch Kollegen, schon erfahren, daß ein Schiff in der Nordsee brennt?

Niklas: Ja, das habe ich ja vorhin schon erzählt.

Abg. Kubicki: Durch die Medien?

Niklas: Durch das Fernsehen. Wie gesagt, ich habe ihn mit Decksladung treiben sehen, was für mich unbegreiflich war. Ich habe auch die Schleppversuche vom „Englishman“ gesehen und daß er auf Grund gegangen ist. Ich habe es ja vorhin angesprochen. Es ist für mich unbegreiflich, daß man eine Polyprop-Leine nimmt.

Abg. Kubicki: Diese Frage haben wir hier auch schon einmal gestellt. - Aber weiter. Haben Sie sich denn nicht gewundert oder gefragt, warum die „Kiel“ nicht zumindest in eine Art Voralarmbereitschaft versetzt wird?

Niklas: Nein, auf keinen Fall gewundert. Es ist eigentlich üblich, daß man, wenn irgend etwas passiert, die „Kiel“ nicht holt; denn das kostet ja Geld.

(Unruhe)

- Das hört sich jetzt vielleicht brutal an. Ich dürfte es vielleicht auch nicht sagen. Ich muß es aber sagen - -

Abg. Kubicki: Doch. Sie stehen ja hier unter einer erhöhten Wahrheitspflicht, die unter Umständen auch mit einem Eid belegt werden kann. Deshalb müssen Sie das sagen. Daraus kann Ihnen niemand einen Vorwurf machen. - Mich mag meine Erinnerung trügen, aber ich meine von Herrn Rechenbach gehört zu haben, daß es jedenfalls bei den Berufsfeuerwehren, die mit Schiffsbrandbekämpfung zu tun haben, so eine Art Überlegung gibt, daß man beispielsweise ein Schiff, das in Rostock liegt, für die Ostsee einsetzt, ein Schiff, das in Kiel liegt, weil es nordseetauglich ist, unter Umständen auch in der Nordsee und daß - das waren die Aussagen von Herrn Rechenbach - sich jedenfalls die Hamburger Berufsfeuerwehr gewundert

habe, daß man bei einer Schiffsbrandbekämpfung in der Nordsee nicht zunächst auf die Kapazitäten zurückgreift, die hier zur Verfügung stehen. Deshalb war meine Frage an Sie: Sie wundern sich aus langjähriger Erfahrung nicht?

Niklas: Dazu kann ich nur eines sagen: Das Schiff ist auf Grund gelaufen, lag da. Die Bilder waren in der Zeitung. Wenn mir dann einer ein einziges Bild zeigen könnte, auf dem ein kleines bißchen Rauch herauskommt, der ist gut. Da war nur nichts zu sehen. Wie gesagt, als wir am 11. das erste Mal hinausgefahren sind, war alles zu sehen, aber kein Rauch. Wir waren, wie gesagt, bis auf 120 m heran. Wir haben nichts gesehen. Das Schiff brannte nicht und gar nichts. Wie wir am 12. von der anderen Seite - - Das habe ich ja gesagt: Da konnten wir in die Luken hinein - - Holzkohlengrill. Als wir dann draufgespritzt haben - - Das ist ja logisch. Dann kommt der Wasserdampf. Und dann waren die Rauchwolken mit einem Mal wieder da. Wir hätten also, wenn wir nicht gespritzt hätten - - hätte er dagelegen, keiner hätte gemerkt, daß er noch brennt.

Abg. Kubicki: Gut. Nun brannte das Schiff aber, als sie kamen, schon mehr als zehn Tage.

Niklas: Aber optisch gesehen war das Schiff aus! Wenn Sie nicht heranfahren, können Sie das nicht sehen!

Abg. Kubicki: Herr Niklas, Sie hatten zunächst den Auftrag der Ölbekämpfung.

Niklas: Vollkommen korrekt.

Abg. Kubicki: Dann haben Sie sich - ich will einmal sagen - den Auftrag, Schiffsbrandbekämpfung zu betreiben, selbst geholt.

Niklas: Nein, nein!

Abg. Kubicki: Sie haben doch - -

Niklas: Nein, nein!

Abg. Kubicki: Sie haben doch zunächst angefangen zu löschen, und dann - -

Niklas: Wir müssen das so sehen, wie es tatsächlich ist. Jeder Berufsfeuerwehrmann ist ja wohl verpflichtet, wenn er irgendwohin kommt und er sieht ein offenes Feuer, etwas dagegen zu unternehmen. Wie gesagt, ich sage jetzt wortwörtlich: „zu unternehmen“. - So. - Als Seemann unternehme ich etwas, wenn ich an ein Schiff herankomme, auf dem noch offenes Feuer zu sehen ist. Da braucht keiner zu kommen und mir erzählen: Hör einmal zu, da darfst du nichts raufspritzen. Denn ich bin zu einem Schiff hingefahren. Das erste, was ich gefragt habe: Was hat er geladen? Die erste Antwort, die ich gekriegt habe: In zwei Decks sind Pallets drin; sonst hat er Schnittholz. Das stimmte ja alles gar nichts. Er hatte ja überall Schnittholz drin! Die Paletts waren also nie da. Ich bekam keinerlei Angaben: Sind die Lukendeckel geöffnet? Ist das Paket dort so gestaut oder haben sie die dichtgemacht? Nichts. Ich habe keinerlei Unterlagen gekriegt. - Ich habe eine Unterlage bekommen, vier oder fünf Tage, nachdem wir vor Ort waren, einen Plan von der „Pallas“. Auf dem Plan waren sieben Luken drauf. Das Schiff hat aber nur sechs Luken. Da hat nämlich irgendein Schläuer, der kein Englisch konnte - sonst hätte er lesen können, daß da „hatch one to six“ steht - - hätte nicht darüberschreiben sollen: „1,2, 3, 4, 4a, 5, 6, 7“. Irgendwie haut das nicht hin.

Abg. Kubicki: Herr Niklas, verstehen Sie: Ich kann Ihre Einschätzung nachvollziehen und teilen. Aber ich muß ja fragen. Ich muß immer dumm fragen, Sie können schlau antworten. Das unterscheidet uns. Ich habe Sie jetzt richtig verstanden, daß Sie in den Einsatz gegangen sind, ohne daß Sie genauere Kenntnis darüber hatten, was Sie erwartet?

Niklas: Wir sind für die Ölbekämpfung - - Wenn ich eine Ölbekämpfung mache, dann mache ich sie vor Ort und nicht 5 km weiter, aus dem ganz einfachen Grund: Beim Aus-

tritt bekomme ich sehr viel, wenn nicht sogar alles zu fassen. Wenn ich 20 m weg stehe, geht schon die Hälfte an mir vorbei. Ich bin also an das Schiff herangefahren, um zu sehen: Wo kommt das Öl heraus? Daß nirgends etwas herauskam, steht auf einem ganz anderen Papier. Denn das ist auch erst durch meine Initiative - - Wir waren längsseits. - Die „Barbara“ lag den ersten Tag da. Wir waren längsseits, da haben wir gesehen, daß aus den Schwanenhälsen Luk 6 - die Luke 6 war ja noch voll im Gange - - wurden durch den Überdruck, weil das Heizöl so erhitzt war - - kam es immer oben heraus: blubb, und dann ging das auf beiden Seiten so herunter. Dann sind die Holländer beige-kommen und haben eine Lanze auf der Backbordseite hineingesteckt und haben angefangen abzusaugen. Bloß, ich muß, wenn ich Ölbekämpfung mache - - kann ich mir das nicht von weitem ansehen, nur weil irgend jemand zu mir sagt: Hör zu, du bist verantwortlich für Schiff und Besatzung. Irgendwo ist das richtig. Nur, die andere Seite: Ich muß doch sämtliche Möglichkeiten, die ich habe, ausschöpfen, und meine Möglichkeit ist es, so dicht wie möglich an dieses Objekt heranzukommen, um zu sehen: Wo kommt das Öl heraus, kann ich es gleich vorne zu fassen kriegen? Dann habe ich doch viel gewonnen. Sonst habe ich nachher vielleicht Streifen von 800 m, die 100 m breit sind.

Abg. Kubicki: Ich habe Sie aber richtig verstanden, daß die Brandbekämpfung an Bord schließlich von Mitarbeitern der „Kiel“ vorgenommen worden ist?

Niklas: Nur die Berufsfeuerwehr Kiel hat die Brandbekämpfung auf dem Havaristen gemacht. Ja.

Abg. Kubicki: Nur die Berufsfeuerwehr Kiel. Herr Niklas, wann haben Sie die „Pallas“ eingeschlingelt? Das Datum hätte ich gerne.

Niklas: Das steht in meinem Bericht.

Abg. Kubicki: Ich dachte, Sie haben das im Kopf. Sonst hätte ich das - -

Niklas: Nein. Oh! - Ich habe nicht hineingesehen, weil - - Das verwirrt alles bloß. - Wo habe ich es? Jetzt muß ich erst einmal meine Spekulieraugen - - (blättert in seinen Unterlagen) Hier habe ich es genau: Tagebuch, Seite 52: Seite 21, am Sonntag, dem 15.11.1998.

Abg. Kubicki: Nach Ihrer persönlichen Einschätzung war die Einschlenglung erfolgreich?

Niklas: Hundertprozentig.

Abg. Kubicki: Hundertprozentig?

Niklas: Hundertprozentig. Was ich daran wieder bemängeln muß: Es hat sich gezeigt - - Wir hatten ablaufendes Wasser. Nachdem 150 m der Sperre heraus waren, die die „Oland“ hatte, die 500 PS hat, schaffte sie es nicht mehr, gegen den Strom mehr der Sperre herauszuziehen. Das ist das einzige, was ich bei dieser ARD eigentlich bemängeln muß. - Daß das Schiff nicht stark genug war, um das andere Ende - - Ich meine, ich habe ihn dann abklappen lassen, er hat das losgeschmissen, und den Rest haben wir herumgebracht. Es hat also gut geklappt. Nur, man kann sehen, daß auch mit einem Schiff, wenn es 500 PS hat, nicht so viel zu machen ist, wenn es nur 1,50 m Tiefgang hat, weil es gar nicht die Kraft eines Schiffes mit tieferem Tiefgang entwickeln kann.

Abg. Kubicki: Das leuchtet mir auch ein. - Wie lange lag nun der Schlengel?

Niklas: Der Schlengel lag - bis zum 03.02. - Da müßte ich auch wieder nachsehen. (blättert in seinen Unterlagen)

Abg. Kubicki: 12.?

Niklas: Ja. - Am Montag, dem 23.11. haben wir das erste Mal angefangen. Da haben wir 200 m hereingeholt.

Abg. Kubicki: Es lag also bis zum 23.?

Niklas: Ja. - Wir haben einen Tag 200 m hineingekriegt. Durch das Wetter, das wir hatten, ist die Sperre auf die „Pallas“ hochgeschmissen worden, auf der seewärtigen Seite, auf die Backbordseite. Dann lag sie oben. Die haben wir dann freigeschmissen, denn jetzt trat kaum noch Öl aus. Wir haben sie freigeschmissen, konnten aber an dem Tag nur 200 m freifahren. Wir haben noch einmal einen Anlauf versucht, um ihn zu kriegen, aber ich konnte das den Leuten - - Erst einmal wurde es dunkel, dann hatte ich das Deck hinten eis- und ölverschmiert, daß sich die Leute bei dem Wind kaum noch halten konnten. Nächstes Mal haben wir noch einmal etwas hereingeholt, und den Rest hat uns die „Hooqe“ bei einer Sicht von vielleicht 100 m gebracht.

Abg. Kubicki: Herr Niklas, an welchem Tag haben Sie von Herrn Schell diesen berühmten Satz gehört, den ich mir notiert habe: „Nehmen Sie den Scheiß da wieder weg!“?

Niklas: Ich muß lügen, wenn ich Ihnen das sagen kann. Ich selbst habe den auch noch nicht einmal gehört. Mir ist nur ganz klar oben auf der Brücke gesagt worden, was das für eine Sauerei ist, daß da ein Herr Schell herumschreit: Nehmt diesen Scheißschlengel da weg! Und die Bestätigung kam auch spontan von überall. Alle Schipper haben gesagt: Optimal, er lenkt das Öl in eine Richtung.

Abg. Kubicki: Ich kann aber Ihren Worten entnehmen, daß Sie dieser wunderbaren Aufforderung von Herrn Schell - nimmt den Scheißschlengel da wieder weg! - nicht gefolgt sind?

Niklas: Kann ich ja nicht. Da kann ja einer ruhig über UKW schreien. Ich weiß ja gar nicht, wer er ist. Das ist für mich ja nicht bindend.

(Heiterkeit)

- Nein, nein. Wenn ich zum Beispiel einen Anruf kriegen würde, ob er jetzt von Kiel

oder von Husum oder von Cuxhaven kommt - - Da wird sich gemeldet, selbst wenn das ELG Cuxhaven ist. Dann hätte sich ein Herr Schell zumindest gemeldet: Hier Schell, ELG Cuxhaven. Herr Niklas, nehmen Sie den Schlengel weg. Das kostet mich ein Lachen. Dann hätte ich den Schlengel wieder weggenommen. Nur die Art, das Herumbrallern, finde ich echt nicht gut.

Abg. Kubicki: Das kann ich nachvollziehen.

Niklas: Man muß immer sehen, unter welchen Voraussetzungen man das Ding hinausbringt. Das Nette dabei ist ja etwas anderes: daß leider alle sogenannten Experten nicht recht hatten. Denn das Ding hat ja gestanden. Das konnten Sie sehen, wenn Sie - - Mit auflaufendem Wasser hing das Ende vorne heraus, ging zusammen, und mit auflaufendem war das anders herum. Das konnten Sie phantastisch sehen. Daß sich durch das Hineinsacken des Schiffes die Sperre unter das Heck gezogen hat - - Ja, was soll man da sagen? Da kann man nur sagen: höhere Gewalt. Nur: Okay, jetzt schaffe ich so etwas an, habe das liegen und benutze das nicht. Da fehlt mir doch etwas. Ich kann doch nicht irgendwo Material liegen haben und argumentieren, das kostet unwahrscheinlich Geld, das können Sie nicht benutzen. Das ist leider im Vorfeld auch schon passiert.

Abg. Kubicki: Ich habe keine weiteren Fragen.

Vorsitzender: Herr Benker!

Abg. Benker: Nur noch ein paar Fragen. Ich beziehe mich auf das Schiffstagebuch. Unter dem 11.11. befindet sich ein Vermerk: 8:02 Uhr Anruf zum ZMK, Auslaufen und Fa. Wijsmuller bei der Brandbekämpfung unterstützen.

Niklas: Unterstützen, ja. Vollkommen korrekt.

Abg. Benker: Das ist also ein Zusatzauftrag zu dem Ursprungsauftrag gewesen?

Niklas: Richtig.

Abg. Benker: Gut. - Hatten Sie eigentlich auch Schaummittel an Bord? Haben Sie einen Feuerlöschkank?

Niklas: Ja.

Abg. Benker: Wieviel Tonnen?

Niklas: 15 Tonnen. - 14,5.

Abg. Benker: Ist es Schwerschaum oder ist es synthetischer?

Niklas: Es ist synthetischer Schaum. Dazu muß ich sagen: Wir sollten Schaum einsetzen in Luk 6, um das - - Gott sei Dank waren beide Mischer zugesetzt, so daß wir keinen Schaum herauskriegten. Wir haben es versucht und kriegten keinen Schaum heraus. Denn das Problem, das auf uns zugekommen wäre:

Abg. Benker: Öl abschöpfen.

Niklas: Wir hätten alles aus Luk 6 entsorgen müssen, und wir hätten das nicht über die Separationsanlage jagen können, denn dieses hätte mit Schiffen abgefahren werden müssen. Das Optimale bei dieser Brandbekämpfung war - - In dem Moment, als die „Barbara“ den Lukendeckel von Luk 6 angehoben hat und wir reingehalten haben, war das Feuer aus.

Abg. Benker: Sie hätten also als Fachmann auch auf den Schaum verzichtet, um die Emulsion nicht aufzubringen?

Niklas: Auf jeden Fall, denn ich meine, - - Wattenmeer. Vielleicht wird es etwas zu sehr hochgespielt. Das weiß ich nicht. Das möchte ich auch nicht beurteilen. Auf jeden Fall ist es ja ein Fremdkörper, der ins Wattenmeer kommt. Ich muß dazu sagen: Wie gesagt, ich habe das bei der „Amoko Cadiz“ miterlebt, als Öl an die Strände gekommen ist und uns die Franzosen beinahe gelyncht hätten. Dagegen ist das, was hier vor Amrum war, Pillepall gewesen. Vielleicht hat das einige Leute wachgerüttelt, damit man doch

einmal sieht, was passieren könnte, wenn. Wie gesagt, Schaum einsetzen - - Es muß immer gerechtfertigt sein, daß ich diesen Schaum einsetze. Dann muß ich wiederum sagen: Nicht ich habe die Entscheidung für den Schaum, sondern die trifft dann der Direktionsbeamte der Berufsfeuerwehr, der bei Brandbekämpfung an Bord ist.

Abg. Benker: Zu dem Eintrag am 15. habe ich noch eine Nachfrage. „Übergeben eine Flasche Sauerstoff“. War das zum Schneidbrennen oder - -

Niklas: Ja. Die Holländer hatten nur eine Flasche. Sie hatten keine mehr, und da haben wir die Flasche herübergegeben.

Abg. Benker: Noch eine Frage. Sie haben ihre Zweifel an der Verwendung einer Polyprop-Leine angemeldet. Ich gehe einmal davon aus, daß Seeleute überall gleich ausgebildet sind, aber nicht gleich gut; das erkenne ich heute. Könnte es so sein, daß keine andere Möglichkeit bestand? Das sind ja keine Schlepper. Wenn ich den „Englishman“ nehme, so ist das ja ein Bohrsinsel-Versorger.

Niklas: Endlich einmal jemand, der sagt, wie es aussieht! Es wird nämlich immer gesagt: „Bergungsschlepper“. Es war kein Bergungsschlepper. Es ist ein Bohrsinsel-Versorger gewesen.

Abg. Benker: So daß die Qualität, sage ich einmal - - Deshalb habe ich diese Differenzierung zwischen Seeleuten und Seeleuten gemacht. - - daß sie mit einer Stahltrossen nicht zurechtkommen. Und selbst wenn sie eine Herkules genommen hätten, hätten sie es vielleicht nicht durch das Auge gebracht, und deshalb blieb vielleicht nichts anderes übrig. Können Sie sich das so vorstellen, oder wie erklären Sie sich, daß Seeleute eine Polyprop-Leine nehmen?

Niklas: Die eine Seite - - Wie gesagt, ich weiß nicht, ob der „Englishman“ eine Schlepptrasse hatte, also eine Winde hatte. Wenn er eine Winde hatte, dann wird er auch

zum Bohrsinsel-Vermoven und zum Ankerziehen benutzt. Dann hätte er wahrscheinlich einen Draht genommen. So hatte er nichts anderes und hat eben die Polyprop herübergegeben. - Ich weiß aber nicht, ob er eine Winde hatte. Das kann ich nicht sagen. Die einzige Möglichkeit, eine Polyprop herüberzugeben, ist, wenn ich einen Recker dazwischen habe. Ein Recker ist ein Gewicht. Nehmen wir einmal an, ich habe einen Kettenvorlauf von 50 m oder von 30 m, der also federt, dann kann ich eine Polyprop-Leine daran anschäkeln. Dann kann ich ein Schiff über einen gewissen Zeitraum mit dem Kopf in die See halten, aber tauen damit - - Dann reiße ich ihn ab. Denn das ist ja wie ein Gummiband.

Abg. Benker: Das Reck über das Gewicht und über die Länge reicht bei Polyprop nicht aus?

Niklas: Nein. Es reicht auf keinen Fall aus. Ich kann, wie gesagt, den Kopf in die See halten, und das ist die einzige Möglichkeit, die ich habe, wenn ich eine Polyprop habe. Oder ich habe sehr gutes Wetter, und es ist ein kleines Schiff. Dann geht das auch. Dann kann ich ihn wegholen. Das ist aber trotzdem mit einem Risiko verbunden.

Abg. Benker: Wußten Sie etwas von dem Vertrag, den Wijsmuller zum Brandlöschen hatte?

Niklas: Nein. Dazu kann ich nichts sagen. Ich kann nur sagen, wie ich das aus meiner Sicht sehe. Es wird nie ein Vertrag zum Brandlöschen abgegangen sein. Es ist ein reiner Vertrag für die Ölbeseitigung gemacht worden. - Von meiner Sicht aus. Ich nehme das an. Es kann auch anders sein. Das möchte ich nicht - - Aber von meiner Sicht aus. Denn das Brandbekämpfen wird nebenbei mit- - Wie gesagt, es wird vollaufen lassen, und dann pumpen wir das Öl ab. Dann ist das erledigt.

Abg. Benker: Ich frage deshalb, weil es ja wichtig ist, eine nachrichtliche Beteiligung zu bekommen, weil unmittelbar davor - ich

entnehme das dem Logbuch - - Am 09.11. um 23:00 Uhr war der Vertrag mit Wijsmuller, und am nächsten Morgen haben Sie den Einsatzbefehl bekommen. Wenn es zwei unterschiedliche Aufgabengebiete gäbe, nämlich der eine Brandbekämpfung und der andere Ölbeseitigung, dann ist für mich eigentlich nicht klar, daß Sie nicht nachrichtlich darüber informiert worden sind, daß Wijsmuller einen Brandbekämpfungsauftrag hatte. - Also Sie wußten davon nichts?

Niklas: Also, ich weiß gar nichts. Was ich weiß, habe ich aus den Zeitungen; genau wie Sie habe ich das aus den Zeitungen entnommen und was so durch die Presse gegangen ist.

Mehr habe ich auch nicht gewußt.

Abg. Benker: Zwei Fragen noch! Beim Durchsetzen - hatten Sie da irgendeinen Schaden? Sie sind ja mehrmals durchgesucht; ich meine - -

Niklas: Nein! Das Durchsetzen - kein Schaden!

Abg. Benker: Haben Sie einen platten Kiel?

Niklas: Ja, wie ein Versorger; wir können - - Also, da gar nichts!

Wie gesagt, ich bin am ersten Tag, als ich voll eingehüllt war, bin ich zweimal gegen das Schiff gekommen mit dem Heck, und einmal wurde ich vorn gegengedrückt - trotz Bugstahl -, gegen Aufbau! Das war alles.

Abg. Benker: Sie sind einmal von der „Oland“ angefragt worden, ob Sie eine Sperre legen können.

Niklas: Richtig!

Abg. Benker: Kam vorher die Anregung von Ihnen, oder woher - -?

Niklas: Nein, von uns kam nichts in dieser Hinsicht. Die Anfrage kam direkt von der „Oland“.

Abg. Benker: Direkt von der „Oland“! Okay!

Niklas: Ob wir in der Lage sind!

Vorsitzender: Frau Todsens-Reese!

Abg. Todsens-Reese: Ja, Herr Kapitän Niklas, wir haben uns bisher immer so über den Zeitraum ab dem 5.11. unterhalten, und Sie haben so Ihre Situation und Ihre Meinung beschrieben. Wann haben Sie eigentlich das allererste Mal davon gehört, daß es dort in der Nordsee ein treibendes brennendes Schiff gibt?

Niklas: Das müßte am 26. Oktober gewesen sein, als das allgemein durch die Medien ging, durch die Nachrichten.

Abg. Todsens-Reese: Ja! Also, Sie haben es dann auch über die Medien, über die Nachrichten erfahren, nicht auf irgendeinem offiziellen Weg?

Niklas: Vollkommen korrekt!

Abg. Todsens-Reese: Wie haben Sie das da eigentlich aufgenommen und empfunden? - Wir haben ja nun eine Menge gehört, daß Sie ein - so sage ich jetzt einmal - sehr einsatzfähiges Schiff haben und eine Truppe haben, die das wohl auch ganz gut kann und ihr Geschäfts beherrscht. Wie war da eigentlich so Ihre Befindlichkeit? Haben Sie sich einmal Gedanken gemacht, wie Sie und ob Sie in einem solchen Fall helfen könnten?

Niklas: Diese Gedanken brauche ich mir nicht machen; ich weiß, daß wir da helfen können.

Nur, solange das Schiff nicht im Geltungsbereich der deutschen Küste ist, ist das für mich alles uninteressant. Ich kriege meine Order, und ich muß also spontan handeln. Wenn man sagt, ich muß raus - auch wenn er nicht im Geltungsbereich ist -, dann fahren wir raus und machen das.

Abg. Todsens-Reese: Aber mir ging es noch einmal dann natürlich eben auch um die Fra-

ge: Sie hätten also auch schon am 26. mit der „Kiel“ zum Havaristen fahren können, und Sie sind der Meinung, dort helfen zu können und dort zum Einsatz zu kommen? Wäre das aus Ihrer Sicht sinnvoll gewesen?

Niklas: Nein.

Abg. Todsens-Reese: Und warum nicht?

Niklas: Am Anfang, nachdem das erste Mal die „Mellum“ und die „Neuwerk“ dort hingelaufen sind, waren zwei Schiffe da.

Ich weiß nicht, was da noch mehr sollten.

Abg. Todsens-Reese: Gut, und die sind in dem Fall genauso ausgerüstet und können da genauso ihre Arbeit machen? Das hätten Sie nicht besser machen können?

Niklas: Nein, auf keinen Fall! - Denn ich meine, die haben ja etwas gebracht. Es wird ja nirgends geschrieben, daß sich der Bootsmann von der „Neuwerk“ mit dem Hubschrauber auf den brennenden Frachter vorn hat abseilen lassen, der den Anker geschmissen hat - das erste Mal! Das kommt nirgends - - Das ist alles, das wird immer so hingenommen.

Abg. Todsens-Reese: Okay, danke! - Zu einem anderen Komplex! Sie haben vorhin gesagt, als Sie losgefahren sind, hatten Sie den Auftrag zur Ölbekämpfung.

Niklas: Ja.

Abg. Todsens-Reese: Und Sie wußten nicht, daß es an Deck brennt!

Niklas: Nein.

Abg. Todsens-Reese: Oder unter Deck!

Niklas: Gar nichts! Ich habe gesagt: gar nichts! Ich habe keinerlei Angaben gekriegt; ich habe nur - - Mein Auftrag hat ganz einfach gelautet: Amrum - Ölbekämpfung!

Abg. Todsens-Reese: Also, Herr Minister Steenblock hat gesagt, am 6.11. bereits, daß die „Pallas“ unter Deck brennt. Das ist Ihnen

nicht bekannt gewesen, als Sie ausgelaufen sind?

Niklas: Nein! Wie gesagt, ich habe - - Wenn ich für eine Brandbekämpfung hingeschickt werde, dann nehme nicht noch zusätzlich - das darf man nicht vergessen - in Kauf, die Sperren für die Ölbekämpfung mitzunehmen, und ich fahre auch nicht vorschriftsmäßig durch den Kanal.

Denn bei einer Brandbekämpfung hätte ich ein bißchen schneller durch den Kanal fahren können und hätte noch schneller da sein können. Dann wäre wahrscheinlich jede Minute wichtig gewesen.

Abg. Todsens-Reese: Sie haben vorhin, wenn ich Sie richtig verstanden habe, einmal gesagt, Sie hätten die Order für die Ausbringung der Ölsperre aus Kiel bekommen. Habe ich das richtig mitbekommen?

Niklas: Ja, wir haben sie über Herrn Wichmann vom Landesamt für - - vom Amt für Ländliche Räume - ich kriege das noch hin - bekommen, der sich auf der „Oland“ befand. Über ihn haben wir den Einsatz bekommen, die Sperre auszubringen. Von Kiel ist das Okay gekommen.

Abg. Todsens-Reese: Haben Sie bei Ihrer Arbeit auch einmal Kontakt zum Staatlichen Umweltamt gehabt?

Niklas: Ja, ich habe fast jeden Tag an Herrn Wienholdt Bericht gegeben.

Abg. Todsens-Reese: Herr Wienholdt ist im Ministerium. - Die Frage „Staatliches Umweltamt - Koordinierung der Ölbekämpfung“ sagt Ihnen im Moment nichts? Sie sagen immer, Herr Wichmann - Amt für Ländliche Räume.

Niklas: Der war vor Ort.

Abg. Todsens-Reese: Der war Ihr Ansprechpartner?

Niklas: Der war vor Ort, richtig, auf der „Oland“.

Abg. Todsens-Reese: Danke schön!

Vorsitzender: Herr Schlie!

Abg. Schlie: Herr Kapitän Niklas, auch wenn es penetrant erscheinen sollte, möchte ich doch noch einmal eine etwas konkretisierende Nachfrage zu dem Thema Ihrer Einsatzzorder stellen. Mir ist das schon klar geworden, daß Sie gesagt haben: „ausschließlich Ölbekämpfung!“

Aber die Einsatzzorder lautete auch nicht etwa „Ölbekämpfungsmaßnahmen, aber dann vorrangig doch Assistieren bei der Brandbekämpfung“?

Niklas: Nein, ganz klare Order: Auslaufen zur „Pallas“ zwecks Ölbekämpfung!

Abg. Schlie: Danke schön. - Dann würde ich gern noch etwas fragen. Am 10.11. soll das Landungsboot „Sardine“ Gerätschaften für Brandbekämpfung raus zur „Pallas“ gebracht haben. Haben Sie dann nachher während Ihrer Brandbekämpfungsmaßnahmen derartige Gerätschaften benutzt, oder ist Ihnen bekannt, wie die dann genutzt worden sind?

Niklas: Nein, ich habe auch nicht - - Am 10.11. waren wir ja noch nicht vor der „Pallas“.

Abg. Schlie: Ja, das ist klar.

Niklas: Ich habe die „Sardine“ einmal gesehen - das müßte etwa so am 20. gewesen sein; da war sie noch einmal längsseits und hat dort etwas hingebracht, ich glaube, Müllcontainer.

Aber ich kann nur sagen: Wenn das Brandbekämpfungsmittel gewesen sind, dann können das nur die Pumpen gewesen sein beziehungsweise das Luftaggregat, das vorn auf der Back gestanden hat.

Mehr kann das nicht gewesen sein.

Abg. Schlie: Die letzte Frage noch einmal zu Ihrer Einschätzung: Uns nicht mitgeteilt

worden, daß mit der Firma Wijsmuller ein Brandbekämpfungskonzept - nahezu - erarbeitet worden ist. Davon haben Sie dann aber vor Ort nichts gespürt, wenn ich Ihre andere Aussagen richtig verstanden habe? - Sie haben ja, glaube ich, gesagt, daß eine Brandbekämpfung durch die Firma Wijsmuller nicht stattgefunden hat.

Niklas: Hat auch nicht stattgefunden, nein.

Abg. Schlie: Also, dann gehen Sie auch davon aus, daß es so ein Brandbekämpfungskonzept auch nicht gegeben haben kann - -

(Widerspruch)

- Ich muß ja so fragen: jedenfalls ersichtlich für Sie ist keines dagewesen? Das ist dann eine Frage nach Tatsachen.

Niklas: Die Initiative kam ja auch von der Berufsfeuerwehr Kiel, daß Herr Pelz übergegangen ist und gesprochen hat.

Das gleiche ist nachher noch mal passiert; Dr. Kirchhoff ist auch übergegangen und hat mit denen gesprochen.

Da war also kein Konzept da - oder irgendwie.

Vorsitzender: Frau Franzen!

Abg. Franzen: Sie haben vorhin als einen Grund - 5./6.11. -, warum Sie nicht geholt worden sind - ich sage jetzt einmal, wozu auch immer; uns interessiert im Moment die Brandbekämpfung, aber nehmen wir auch die Ölbekämpfung -, ganz spontan gesagt: Das weiß ich, das hätte ja Geld gekostet!

Niklas: Ja.

Abg. Franzen: Dazu noch einmal spezieller: Wem werden denn da Rechnungen erstellt? Wird das an den ZMK, an den Reeder, der ja zu dem Zeitpunkt auch noch nicht aufgegeben hatte - ich habe hier einmal nachgeguckt; so um den 8.11. herum verläßt er uns -, oder an die ELG gegeben?

Wer wäre denn hier der mit diesen Kosten Belastete gewesen?

Niklas: Ja, das entzieht sich natürlich auch meinen Kenntnissen. Ich kann ja nur davon ausgehen, wie es im Vorfeld ist. Daraufhin - -

Abg. Franzen: Dann frage ich einmal anders: Wer in Ihrem Bereich der Berufsfeuerwehr Kiel verschickt denn die Rechnungen?

Niklas: Nun, die Rechnungen verschickt ja die Berufsfeuerwehr, denn das ist - -

Nein, ich gehe eben - - Wenn ich sage, „das wird zu teuer“ oder „das kostet Geld“, dann gehe davon aus: Irgendwo muß das ja herkommen. Dann ist das ganz einfach so, daß Sachen, die im Vorfeld passiert sind, in den Jahren, daß da nie das Schiff zugezogen wurde, weil das zu teuer wird.

Abg. Franzen: Das erschließt sich mir immer noch nicht. Sie kosten ja auch, wenn Sie im Hafen sind, Geld.

Niklas: Das sagen Sie, und das sage ich auch!

(Heiterkeit)

Ich habe einmal eine ganz einfache Frage.

Abg. Franzen: Ja?

Niklas: Meines Erachtens vor drei Jahre ist bei Fehmarn, Westermarkelsdorf, ein Kümo aufgelaufen und hat dort gelegen. Zwei Tage später erschien in den Medien, in der Hohwachter Buch sei Öl gesichtet worden und verschmutzte Vögel.

So, wir liegen und kosten Geld - das haben Sie ja gesagt! Ich habe zum Umweltministerium gesagt: Um ein Alibi zu haben, um vorzubeugen, ist das doch eine Lachnummer, die „Kiel“ da hinauszuschicken; die fährt da mal ne Runde, guckt sich das an, ist nichts da - dann hat man ein Alibi.

Aber nein, das wird nicht gemacht mit dem Argument: Das kostet Geld! - So sieht das aus. - Ja, es ist so.

Vorsitzender: Herr Kubicki!

Abg. Kubicki: Ich habe jetzt nur einfach einmal eine Frage an Sie zum technischen Verständnis. Habe ich Sie richtig verstanden - es kann auch sein, daß ich das einfach nur falsch zuordne -, daß man zur Brandbekämpfung die Hubinsel „Barbara“ nicht benötigt hätte, sondern die benötigte man nur zur Ölentsorgung?

Niklas: Nein, nein, nein - Augenblick! Ich habe ja vorher gesagt: Das Feuer war aus - optisch! In den Luken hat es gebrannt. Um dieses Feuer in den Luken zu löschen, muß ich aber einen Kran haben, denn ich muß sie anheben.

Deshalb war die „Barbara“ notwendig, schon allein deshalb!

Abg. Kubicki: Gut! Wären Sie - oder Ihr Schiff - auch in der Lage, Öl von einem anderen Schiff zu übernehmen? Wären Sie also auch in der Lage gewesen, das Öl von der „Pallas“ aufzunehmen?

Niklas: Das habe ich angesprochen. Man hat mich angesprochen, ob ich das Öl übernehmen kann. Ich habe gesagt: Ich kann das Öl übernehmen. Wir haben auch Heizschlangen bei uns im Tank. Wir müßten dann allerdings im Hafen fremd Heißwasser kriegen, also Stüben. Dann wäre das gegangen.

Das ist also angeboten worden, weil - - als erstes sollte das die „Bottsand“ übernehmen, und die „Bottsand“ konnte das nicht. Dann hat das ja wohl die „Thor“ übernommen, weil der Unternehmer aus Wilhelmshaven clever war.

Also, die „Kiel“ konnte dies auch - oder kann dies auch.

Abg. Kubicki: Wem hatten Sie das angeboten?

Niklas: Na, den Stellen! - Ich müßte jetzt lügen, wenn ich Ihnen nun direkt sagen sollte, wem. Ich habe das Schiff angeboten, daß die Möglichkeit besteht. Und dies stand - ganz nebenbei - noch in den „KN“ drin.

Abg. Kubicki: Die lese ich ja sehr aufmerksam, aber das habe ich nicht mehr in Erinnerung. - Gut, aber dieses Angebot von Ihnen ist jedenfalls nicht angenommen worden?

Niklas: Das ist nicht angenommen worden, nein!

Vorsitzender: Herr Benker!

Abg. Benker: Ich habe noch einmal zwei Nachfragen zur Firma Wijsmuller. Und zwar wiederhole ich - das Schiffstagebuch hatte ich ja vorhin schon zitiert -, 11.11. „Anruf vom ZMK: Auslaufen und Firma Wijsmuller bei der Brandbekämpfung unterstützen“.

Wann haben Sie Kontakt mit der Firma Wijsmuller aufgenommen, und wodurch? Denn Sie sagten ja, Sie kamen dort an, und es war niemand da.

Niklas: Der Kontakt zuerst war natürlich ein bißchen problematisch. Erst nachdem Herr Pelz drüben war und man die Handy-Nummern ausgetauscht hatte, hatten wir bessere Möglichkeiten, mit denen in Kontakt zu kommen. Vorher war keine Möglichkeit gegeben.

Abg. Benker: Gut! Am folgenden Tag, am Donnerstag, haben Sie dann um 8:55 Uhr eingetragen - das scheint das dann also zu sein -: „Einsatzleiter Berufsfeuerwehr Kiel, Pelz, Heckt, Decksmann, Baldowsky, steigen auf die „Pallas“ über. Absprache mit Wijsmuller sowie Erkundungen vor Ort.“

Niklas: Richtig!

Abg. Benker: Hieß die Absprache dann, daß Sie das allein machen, oder wie sah diese Absprache aus?

Niklas: Nein, die Berufsfeuerwehr! In diesem Fall - ich bin Kapitän und zuständig für das Schiff.

Abg. Benker: Ach so, ich verstehe!

Niklas: Ich bringe dies ins Tagebuch beziehungsweise da rein, um den Ablauf zu dokumentieren.

Abg. Benker: Sie können also nicht sagen, ob von der Firma Wijsmuller noch jemand dabei war?

Niklas: Nein, darüber kann ich nichts sagen.

Abg. Benker: Sondern das war nur eine Mitteilung der Berufsfeuerwehr, und deshalb haben Sie das ins Logbuch eingetragen?

Niklas: Nein, er hat mir ja gesagt, daß er rübergeht und mit ihm sprechen will.

Abg. Benker: Ach so!

Niklas: Aber was da für Absprachen getroffen worden sind, weiß ich nicht.

Abg. Benker: Alles klar!

Vorsitzender: Frau Todsens-Reese!

Abg. Todsens-Reese: Herr Kapitän Niklas, können Sie sich noch erinnern: Am 11. November; ich frage das jetzt vor dem Hintergrund, daß Sie vorhin sagten - vielleicht habe ich das falsch im Gedächtnis behalten -, Sie seien zunächst, als Sie dort bei der „Pallas“ ankamen, das einzige Schiff gewesen.

Niklas: Ja!

Abg. Todsens-Reese: Dann ist es aber richtig, daß Sie sich zeitweise einsatzbereit in der Norderau aufgehalten haben am 11. November, gemeinsam mit den Schiffen „Oland“, „Norderhever“, „Knechtsand“ und „Hooge“ und dem Ponton „Norderoog“?

Niklas: Süderau!

Abg. Todsens-Reese: Nein, in der Norderau.

Niklas: Das ist ein ganzes Ende weg, nicht?

Abg. Todsens-Reese: Ja! Waren Sie dort am 11.?

Niklas: Nein, am 11. sind wir erst rausgefahren! - Am 11. sind wir das erste Mal rausgefahren, und dann sind wir um die Sandbank rum in die See raus, und von da aus haben wir uns dann langsam rangetastet mit östlichem Kurs, bis wir dann - wie gesagt - 120 m vorher durchgesetzt haben, und da habe ich abgedreht. Dann bin ich nach Wyk zurückgelaufen.

Die anderen Schiffe haben alle auf Bereitschaft gestanden.

Abg. Todsens-Reese: Aber mit Ihnen zusammen?

Niklas: Nein! Ich hatte da noch gar keinen Kontakt mit den Schiffen.

Abg. Todsens-Reese: Haben Sie mit der „Oland“, mit der „Norderhever“ -

(Niklas: Nein!)

mit der „Knechtsand“ am 11. November -

(Niklas: Nein!)

gemeinsam irgendwo in der Norderau sich aufgehalten?

Niklas: Nein, habe ich nicht!

Abg. Todsens-Reese: Dann die Frage: Am Donnerstag, dem 12. November, da haben Sie Brandbekämpfungsmaßnahmen auf der „Pallas“ mit vorbereitet? Ist das richtig?

Niklas: Eingeleitet!

Abg. Todsens-Reese: Eingeleitet! - Haben Sie das allein gemacht, oder waren da auch andere Fachleute?

Niklas: Nur das Löschschiff „Kiel“ der Berufsfeuerwehr. Da ist ja kein anderes Schiff gewesen, das hätte bekämpfen können.

Abg. Todsens-Reese: Da war sonst niemand dabei?

Niklas: Nein, es war ja kein Schiff da; es kann ja keiner von denen bekämpfen.

Abg. Todsens-Reese: Ja. - Und andere Schiffe waren auch nicht dabei?

Niklas: Nein!

Abg. Todsens-Reese: Okay!

Niklas: Nachher kam die „Oland“ dazu, aber da waren wir schon am Bekämpfen.

Abg. Todsens-Reese: Vielen Dank!

Vorsitzender: Herr Hentschel! -

(Kurze Unterbrechung)

Vorsitzender: Wir haben jetzt noch die Fragen von Herrn Hentschel abzuwickeln, Herr Kapitän Niklas, und dann wollen wir auch allmählich zum Ende kommen. - Herr Kollege Hentschel!

Abg. Hentschel: Der Umweltminister hat hier im Untersuchungsausschuß berichtet, daß die Löscharbeiten am 23.11. beendet worden sind. Ist das richtig?

Niklas: Also, meines Erachtens schon am 21.11.

Abg. Hentschel: Also, er hat hier berichtet: „Am Samstag, dem 21.11., steht weiterhin die Brandbekämpfung im Vordergrund. ... Am Sonntag, dem 22.11., wird zum ersten Mal ‘Feuer aus’ insgesamt für das Schiff gemeldet.“

Dann tauchen noch Schmelbrände auf, und am 23. „gilt dann das Feuer ... als gelöscht“ - ach so! - „weil immer mit einer Sicherheitsmarge von 24 Stunden gerechnet wird, bis offiziell ein Feuer als gelöscht gemeldet wird.“

Also, am 22.11. wurden zum letzten Mal noch Löscharbeiten gemacht?

Niklas: Am 21.!

Abg. Hentschel: Am 21.! - Aber am 22. wurde zum ersten Mal „Feuer aus“ gemeldet. Kann das sein?

Niklas: Da bin ich echt überfragt; da kann ich auch nichts zu sagen.

Ich weiß nur, am 22. waren wir längsseits und haben das Feuerwehrgesetz, das da herumlag - Schläuche, Verteiler, Düsen und dies alles - wieder abgeborgt. Und dann haben wir auch die Sperre freigeschmissen, die ersten 200 m.

Abg. Hentschel: Ja. Also die letzten Arbeiten fanden am 21. statt - die Löscharbeiten?

Niklas: Ja, Flug 4.

Abg. Hentschel: Also, hier steht: „Am ... 22. ... wird zum ersten Mal ‘Feuer aus’ ... gemeldet. Rauch- und Qualmentwicklung wird nicht mehr beobachtet. Es gibt allerdings noch leichte Dampfentwicklungen aufgrund der Hitze, die im Schiffskörper ist. Gegebenenfalls auftretende Schwelbrände können allerdings mit Bordmitteln von der „Barbara“ aus bekämpft werden. Die ‘Kiel’ liegt stand by.“

Niklas: Ja.

Abg. Hentschel: Wäre es möglich gewesen, eine Löschung des Brandes durchzuführen, bevor die „Barbara“ dagewesen ist?

Niklas: Nun, das habe ich ja - - Ich bin ja schon ein paarmal gefragt worden. Ich kann nur, wenn ich an den Brandherd rankomme - - und dafür brauche ich einen Kran.

Abg. Hentschel: Ja. - Hier wurde weiter berichtet: Am 9., gegen 23 Uhr, „wurde mit der holländischen Bergungsfirma Wijsmuller ein Brandbekämpfungskonzept abgestimmt und die entsprechenden Verträge abgeschlossen.“

Niklas: Dazu kann ich nichts sagen.

Abg. Hentschel: Könnte dieses Brandbekämpfungskonzept darin bestehen, daß die „Barbara“ herangebracht worden ist, damit man die Lukendeckel anhebt?

Niklas: Das, was Sie am Anfang gesagt haben, daß man das so macht - man brennt kleine Löcher rein und läßt das Schiff voll-aufen!

Abg. Hentschel: Ja, kann es sein, daß das das Konzept gewesen ist?

Vorsitzender: Herr Hentschel, Kapitän Niklas hat auf eine entsprechende Frage vorhin schon gesagt, daß er das Konzept nicht kannte.

Abg. Hentschel: Ja.

Vorsitzender: Dann können Sie jetzt nicht noch einmal nachfragen, was nach dem Konzept möglich ist.

Abg. Hentschel: Doch!

(Heiterkeit)

Vorsitzender: Nein, das ist nicht zulässig.

Abg. Hentschel: Ich hatte den Eindruck, daß in der Frage impliziert war, daß es ein solches Konzept nicht gegeben hat.

(Abg. Kubicki: Er kennt keines!)

- Ja.

(Abg. Kubicki: Dann müssen Sie doch nicht immer nachbohren!)

- Nein, das Bohren ist ja - - Ich will ja weitermachen.

Hier steht drin, am 10.11. wurde dann das Landungsboot „Sardine“, wie schon berichtet worden ist, mit Gerätschaften zur Brandbekämpfung beladen und fuhr dann in Richtung Wrack.

Weiter steht hier: Mit Hilfe der Bundeswehr werden das Löschgerät und die Pumpen und so weiter, die die Firma Wijsmuller einsetzen

will, an Bord der „Pallas“ gebracht, am 10.11., also einen Tag, bevor Sie dort hingekommen sind.

Haben Sie diese Sachen auf der „Pallas“ vorgefunden? Waren die da?

Niklas: Ja, das habe ich ja angesprochen: kleine Pumpen, solche „Luftpumpen“ - hätte ich fast gesagt -, Luftmotoren und kleine Tauchpumpen. Die hat man gemütlich plätschern lassen.

Das erste Mal, daß eigentlich ein richtiges Aggregat dort war, das ist ja erst ein paar Tage später gekommen.

Abg. Hentschel: Ja. - Und am 11. sind Sie dann gekommen und haben praktisch die Arbeiten unterstützt. Dann ist offensichtlich das Konzept, als Sie gekommen sind und man gesehen hat, daß Sie mit viel mehr Wasser löschen können, geändert worden?

Niklas: Also, ich kann Ihnen nur sagen: Ich weiß von keinem Konzept!

Abg. Hentschel: Ja.

Vorsitzender: Herr Kubicki!

Abg. Kubicki: Herr Vorsitzender, damit das nicht einfach so im Raum stehenbleibt: Als Sie am 11. dort ankamen, löschte dort keiner an Bord?

Niklas: Doch, da tuckerte der Motor vor sich hin, da vorn, und dann waren eben B-Schläuche über Deck gelegt, und dann plätscherte das Wasser in diese kleine Öffnungen, die man in die Luke reingebrannt hatte, rein und lief da rein.

Das war das Feuerlöschen.

Abg. Kubicki: Also Sie am 11.11. dort mit Ihrem Boot eintrafen?

Niklas: Ja, aber wir müssen ja sagen, am 12.11.

Abg. Kubicki: Als Sie am 12.11. dort eintrafen, war kein Mann an Bord - -

Niklas: Doch, die Holländer, die kamen ja. Wir mußten noch einmal ablaufen, weil die ja mit dem Hubschrauber kamen.

Abg. Kubicki: Also, die kamen, nachdem Sie da waren oder bevor Sie da waren, bevor Sie dort - -?

Niklas: Nein, die kamen später, als wir vor Ort waren.

Abg. Kubicki: Die kamen nach Ihnen?

Niklas: Ja!

Abg. Kubicki: Das wollte ich nur wissen.

Vorsitzender: Danke schön! Es liegen keine weiteren Fragen aus dem Ausschuß vor.

Kapitän Niklas, dafür, daß Sie so geduldig alle unsere Fragen hier beantwortet haben, danken wir Ihnen herzlich. Ich wünsche Ihnen einen guten Heimweg.

Der Ausschuß setzt die Sitzung mit Punkt 2 der Tagesordnung fort:

Vorführung der vom NDR in der Zeit vom 25. bis 28. Oktober 1998 zum Thema „Pallas“ gesendeten Beiträge

Es handelt sich um die Fernsehberichterstattung des NDR, die 17 Minuten und 35 Sekunden dauern wird.

Es handelt sich um eine öffentliche Fernsehvorführung.

(Vorführung des Videofilms)

Schluß: 16:15 Uhr