

Schleswig-Holsteinischer Landtag

Stenographischer Dienst und Ausschußdienst

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

„Pallas“-Untersuchungsausschuß

10. (5.öffentliche) Sitzung

am Montag, dem 22. Februar 1999, 10:00 Uhr
im Sitzungszimmer 142 des Landtages

Anwesende Abgeordnete

Dr. Jürgen Hinz (SPD)

Vorsitzender

Hermann Benker (SPD)

Ingrid Franzen (SPD)

Dr. Ulf von Hielmcrone (SPD)

Gerhard Poppendiecker (SPD)

Heinz Maurus (CDU)

Klaus Schlie (CDU)

Frauke Tengler (CDU)

Herlich Marie Todsens-Reese (CDU)

Karl-Martin Hentschel (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Wolfgang Kubicki (F.D.P.)

Abg. Anke Spoorendonk (SSW)

Weitere Abgeordnete

Monika Schwalm (CDU)

Weitere Anwesende

siehe Anlage

Tagesordnung: **Seite**

Vernehmung von Auskunftspersonen

Dr. Hans-Heinrich Nöll 4
Geschäftsführer des Deutschen Vereins für Internationales Seerecht

BD K.O. Zacher 31
Leiter im Zentralen Meldekopf im Haus des Wasser- und Schiffsamts Cuxhaven

Thomas Gillert 80
Leiter der Feuerwehr Cuxhaven, Einsatzleiter der Feuerwehrgruppe, die vor Ort abgesetzt worden ist

Beginn: 10:05 Uhr

Vorsitzender: Ich eröffne die 10. Sitzung des Untersuchungsausschusses und stelle fest, daß wir beschlußfähig sind.

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

Bevor Sie sich zu dem Beweisthema äußern, muß ich Sie noch auf folgendes hinweisen. Sie haben vor diesem Untersuchungsausschuß – genauso wie vor einem Gericht – wahrheitsgemäß auszusagen. Das bedeutet, daß Sie dem Ausschuß alles, was Sie zu diesem Thema wissen, mitzuteilen haben. 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 beenden 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 Al-

ter, Ihren Wohnort und Ihren Beruf mitzuteilen. Herr Dr. Nöll, Sie haben das Wort.

Vernehmung der Auskunftsperson Dr. Hans-Heinrich Nöll

Dr. Nöll: Ich heiße Dr. Hans-Heinrich Nöll. Ich bin 47 Jahre alt. Ich wohne in Hamburg und habe beruflich drei Funktionen. In der einen haben Sie mich geladen. Ich bin also Geschäftsführer des Deutschen Vereins für Internationales Seerecht. Zum anderen bin ich auch Justitiar des Verbandes Deutscher Reeder und drittens bin ich Anwalt.

Vorsitzender: Ich bedanke mich, Herr Dr. Nöll. Ich schlage dann vor, daß Sie uns zu dem Ihnen übersandten Beweisthema Ihre Ausführung machen und wir dann anschließend Ihnen unsere Fragen stellen. Sie haben das Wort.

Dr. Nöll: Danke. Vielleicht sollte ich zur Einleitung sagen, auch im Hinblick auf Ihre Belehrung, ich habe ja zu Tatsachen hier nichts vorzutragen. Sie haben mich ja gebeten, um, denke ich, insbesondere die internationale Rechtslage ein wenig zu beleuchten, natürlich auch im Zusammenhang mit dem bestehenden deutschen Recht. Deshalb meine ich, sollte der Schwerpunkt sicher auf den Fragen liegen, die Sie haben.

Aus eigener Sicht kann ich nur zu dem Ablauf des Unfalls sagen, ich habe ihn ebenso aus der Ferne beobachtet wie Sie. Ich hatte allerdings die Arbeit, sage ich in dem Zusammenhang mal, zwei Wochen lang die vielen Fragen der Presse, des Rundfunks und Fernsehens beantworten zu dürfen, um ein Bild über die internationale Rechtslage zu geben, insbesondere dann die Fragen des Bergungsrechts – ich nehme an, darauf werden Sie noch kommen –, Fragen der Haftung und insbesondere der aktuellen und für jeden einsichtigen Frage der Haftungsbeschränkung und manchmal auch der Anspruchsgrundlagen und immer wieder auch die Frage, welche Regeln gelten für Schiffe, insbesondere für Schiffe, die wie dieses hier häufig eben als Billigflaggenschiffe bezeichnet

werden, welche Rechte haben sie auf hoher See, welche Pflichten haben sie in deutschen Hoheitsgewässern.

Ich würde also vorschlagen, Sie befragen mich.

Vorsitzender: Da Sie ja als Auskunftsperson hier heute erschienen sind, als Sachverständiger, ist für uns von Interesse, daß Sie zunächst uns in die Materie einführen, nämlich zu der Thematik, welche internationalen Bestimmungen für einen sicheren Schiffsbetrieb im Falle von Havarie und für die Bergung von Schiffen gelten und in welchem Verhältnis diese Bestimmungen zum nationalen Recht stehen.

Dr. Nöll: Dann möchte ich mal so ausholen: Wir haben es in der Schifffahrt ständig mit Jurisdiktionsfragen zu tun. Das ist tägliches Brot. Und das taucht auch hier auf. Das heißt, die Schifffahrt, die sich weltweit bewegt und die unter Flaggen bestimmter Staaten fährt, ist rechtlich gesehen auf drei Ebenen zu betrachten: die völkerrechtliche Ebene, dann insbesondere auch die europarechtliche Ebene und die nationale Ebene.

Auf völkerrechtlicher Ebene, darauf können wir nachher sicher auch noch kommen, gibt es seit 1994 die Seerechtskonvention – seit 1996 Entschuldigung –, ein weltweites Übereinkommen, das die wesentlichen Rechte und Pflichten der Küstenstaaten, der Flaggenstaaten auf hoher See in Küstengewässern und bis zur Grenze der nationalen Gewässer regelt.

Auf europarechtlicher Ebene haben wir seit einigen Jahren einen inzwischen beachtlichen Bestand an Schiffssicherheitsvorschriften, die teilweise nicht an die Flaggen der Schiffe anknüpfen, sondern überwiegend küstentaatliche Regelungen enthalten, die bei allen Schiffen gelten, die sich in den Gewässern der Mitgliedstaaten aufhalten. Das gilt insbesondere, um das hier schon mal zu nennen, für die EG-Richtlinie über die Hafenstadtkontrolle. Die meisten anderen Vorschriften sind Vorschriften über Liberalisierung des

Marktes und ganz bestimmte, auch technische Schiffssicherheitsvorschriften.

Auf nationaler Ebene haben wir natürlich die zivilrechtlichen Fragen zu beantworten, insbesondere also bei Havarien die Anspruchsgrundlagen für Schadenersatzansprüche. Teilweise sind solche Anspruchsgrundlagen nur im nationalen Recht vorhanden, teilweise sind sie im Völkerrecht vorhanden, sprich hier dann aber Völkervertragsrecht, nämlich internationale seerechtliche Übereinkommen. Teilweise kombiniert es sich.

Das Europarecht, um das klar zu sagen, enthält in dieser Hinsicht bisher keinerlei zivilrechtliche Regelungen. Was die völkerrechtliche Ebene angeht, so ist die Seerechtskonvention praktisch wie eine Art „Meeresgrundgesetz“ über allem. Darunter befinden sich eine ganze Reihe von völkervertraglichen Übereinkommen, und zwar, was jetzt in diesem Falle von Relevanz ist, insbesondere Bergungsübereinkommen. Wir haben zwei Bergungsübereinkommen, eines noch von 1910, dessen Partei Deutschland noch ist und das im deutschen Recht im § 740 ff. des HGB eingearbeitet ist. Wir haben ein internationales überarbeitetes Bergungsübereinkommen von 1989, das erhebliche Modernisierungen, insbesondere im Hinblick auf den Umweltschutz enthält, das auch bereits international in Kraft getreten ist, das aber von Deutschland noch nicht ratifiziert wurde.

Das zweite, was man an internationalen Konventionen nennen muß, ist in diesem Zusammenhang die Regelung über die Haftungsbeschränkungen für Seeforderungen. Das heißt also Bestimmungen, in denen das nationale Recht durch völkerrechtliche Verträge vereinheitlicht wird und dann ermöglicht, daß die Reederhaftung in ganz bestimmten definierten Fällen, sprich also bei ganz bestimmten Anspruchsgrundlagen beschränkbar ist. Hier haben wir auch eine Situation, daß wir ein Übereinkommen von 1976 noch haben, das 1996 revidiert worden ist, das aber insgesamt völkerrechtlich noch

nicht in Kraft getreten ist, weil es die erforderliche Zahl von 10 Vertragsstaaten, sprich also 10 Ratifikationen noch nicht erhalten hat.

Dieses Übereinkommen, und das ist auch relevant in diesem Fall, enthält eine erhebliche Ausdehnung der Haftungshöchstsummen für die Reederhaftung, zirka bei normalen Schiffen um das 2,4fache, bei kleineren Schiffen ist es sogar erheblich mehr gewesen. Das sind die beiden, sage ich mal, zivilrechtlichen Übereinkommen, die hier von Bedeutung sind.

Daneben gibt es Übereinkommen – ich will sie hier nur mal nennen, weil sie auch Vorbilder sind und weil sie eine Rolle gespielt hätten, wenn dieses Schiff nicht ein Stückgutschiff gewesen wäre –; ein internationales Übereinkommen über die Haftung für Ölverschmutzungsschäden von 1969 in der Fassung von 1992 gilt für Deutschland, betrifft die Haftung für Ölverschmutzungsschäden von Tankern, die also Mineralöl – oder im Englischen persistent oil – befördern, inklusive auch bei diesen Tankern der Ölverschmutzungsschäden für Bunkerölschäden. Dieses Übereinkommen wird ergänzt durch ein sogenanntes Fondsübereinkommen von 1971, ebenfalls in der Fassung von 1992. Es ergänzt die Reederhaftung des Ölhaftungsübereinkommens und sieht vor, daß über die Haftungsbeschränkungshöhen des Ölhaftungsübereinkommens hinaus ein sogenannter internationaler Ölschadenentschädigungsfonds in London die Haftungsvorsorge oder Entschädigungsleistungen gewährleistet. Dieses geht in Höhen, in D-Mark umgerechnet, bis zu mehreren hundert Millionen D-Mark. In Zukunft, wenn es in Kraft tritt, wird es parallel dazu und nach dem Vorbild dieser Ölhaftungskonvention ein Übereinkommen geben über die Haftung für Gefahrgutschäden in der Schifffahrt. Es enthält ebenso wie das Ölhaftungsübereinkommen eine Reederhaftung, sieht eine Haftungshöchstsumme vor, beide Übereinkommen im übrigen eine Gefährdungshaftung, wo es auf Verschulden nicht ankommt, und regelt

weiterhin eine Entschädigungsleistung durch einen Gefahrgutentschädigungsfonds, der auch bei dem Ölschädigungsfonds in London angesiedelt wird, in Höhe von wiederum mehreren hundert Millionen Mark.

Diese beiden Übereinkommen werden derzeit in der IMO wiederum als Vorbild teilweise für Erörterungen genommen, und zwar eines Übereinkommens über die Haftung für Bunkerölschäden, was hier auch eine Rolle gespielt hätte, wobei man allerdings gleich sagen sollte an dieser Stelle, daß die Überlegungen in der IMO, sprich also der Entwurf, zwar auch genauso eine Gefährdungshaftung vorsehen, ebenso wie die anderen beiden erwähnten Abkommen eine Pflicht zur Haftpflichtversicherung, aber es würde verweisen nach dem derzeitigen Diskussionsstand auf die geltenden Haftungsbeschränkungsregelungen. Das heißt also, ein solches Übereinkommen würde nach aktuellem Diskussionsstand keine höhere Haftung vorsehen, als das ohne das Übereinkommen der Fall wäre. Sein Wert läge vor allen Dingen darin, daß die zur Zeit rein national geregelten Anspruchsgrundlagen auch im Rahmen einer Gefährdungshaftung vereinheitlicht werden würden.

Neben diesen Übereinkommen, die existieren werden oder existieren könnten, gibt es eine weitere Zahl von Übereinkommen, die sich mehr mit der öffentlich-rechtlichen Seite der Ölverschmutzung und der Verschmutzungsschäden durch andere Stoffe beschäftigen, und zwar sind das Übereinkommen, die teilweise weltweit gelten, die teilweise lokalen Bezug haben, und zwar möchte ich hier zunächst mal nennen ganz allgemein, daß auch SOLAS, der internationale Schifffsicherheitsvertrag, eine Reihe von Bauvorschriften enthält, die selbstverständlich auch mittelbar mehr dem Umweltschutz dienen, daß aber ganz speziell auch das weltweit geltende Übereinkommen über die Verhütung der Verschmutzung der Meere, MARPOL genannt, ganz spezielle Regelungen enthält, die gegen Umweltschäden durch Bauvorschriften gerichtet sind.

Ab 1.7.2002 für alle Schiffe, heute schon für bestimmte Schiffe, wie RoRo-Schiffe und Passagierschiffe, wird es im SOLAS eine weitere Ergänzung geben oder wird sie in Kraft treten, der sogenannte ISM-Code. Das ist ein, wenn man die Abkürzung übernimmt, heißt es „International Safety Management-Code“ als bindender Bestandteil des SOLAS, Kapitel 9. Diese Vorschrift regelt, daß sich die Betriebe, die Schiffahrtsbetriebe, zertifizieren lassen müssen, genau prüfen lassen müssen, ob sie ihre innere Organisation, insbesondere auch die Kommunikation im Betrieb zwischen dem Landbetrieb und dem Schiff, auf einen sicheren Schiffsbetrieb ausgerichtet haben. Und dazu sind am Ende dann Zertifikate nötig, die meistens, heute jedenfalls, von den Klassifikationsgesellschaften ausgestellt werden und die dann auch in der Hafenstadtkontrolle vorgelegt werden müssen wie alle anderen relevanten Schiffspapiere.

Was die öffentlich-rechtliche Seite weiter angeht, gibt es eine Reihe von Übereinkommen, die die Zusammenarbeit der Staaten regeln. Ich glaube, auch das ist generell in diesem Fall von Relevanz, wenn man sieht, daß die „Pallas“ zunächst in dänischen Gewässern havariert ist. Hier spielt vor allen Dingen das Bonn-Übereinkommen eine Rolle, das für die Nordsee gilt und dessen Vertragsparteien natürlich dann nur nordeuropäische Staaten sind. Es regelt den Austausch von Kenntnissen, Informationen und auch insbesondere die Zusammenarbeit bei Havarien von Schiffen, wenn es um die Gefahr geht, daß Schäden durch Öl oder andere Stoffe entstehen.

Analoges ist für die Ostsee, vielleicht für das Land Schleswig-Holstein relevant, wenn wir mal in die Zukunft blicken und vielleicht uns Gedanken machen, was muß noch geschehen. Für die Ostsee gibt es etwas Ähnliches bereits seit langem, nämlich das Helsinki-Übereinkommen, das ansonsten analog MARPOL bestimmte Vorschriften für Schiffe direkt enthält, das aber auch die Zusammenarbeit der Helsinki-Staaten regelt,

die auch ständig in der Helsinki-Kommission stattfindet. Etwas Ähnliches, vielleicht am Rande bemerkt, gibt es auch fürs Mittelmeer, das sogenannte Barcelona-Abkommen.

Ein weiteres Übereinkommen, das weltweit gilt, ist die sogenannte OPRC-Konvention, das heißt „Oil Pollution Response-Convention“, wo es darum geht, daß Schiffe an Bord haben müssen Notfallpläne für Havarietfälle, daß also das nicht der individuellen Gestaltung überlassen ist, sondern daß hier bestimmte Vorgaben gemacht werden und insbesondere die Pflicht auferlegt wird, für Notfälle bestimmte Pläne auszuarbeiten und an Bord mitzuführen, die geeignet sind, mit Schadensereignissen umzugehen.

Das wäre zunächst mal meine Übersicht über die wesentlichen relevanten internationalen Regelungen, wobei, vielleicht nur noch mal am Rande gesagt, ich mich im Rahmen unseres Seerechtsvereins primär mit der Vereinheitlichung des Zivilrechts zu befassen habe und das öffentliche Recht, sage ich mal, für mich eher am Rande liegt. Dafür gibt es sicher kompetentere Menschen als mich.

Wenn wir noch mal auf die nationale Seite blicken, dann müßte man vielleicht auch erwähnen, daß zwei Punkte relevant sein können. Nämlich, was die haftungsrechtliche Seite angeht, so sehe ich hier eine Haftung für die Schäden auf der zivilrechtlichen Grundlage aus dem Wasserhaushaltsgesetz. Das ist eine Gefährdungshaftung, und sie entspricht überwiegend, oder fast ganz kann man sagen, der Haftungsanspruchsgrundlage der Ölhaftungskonvention oder des Gefährdungshaftungsübereinkommens. Diese Haftung nach dem Wasserhaushaltsgesetz, die auch einbezieht nicht nur die Schäden, die entstanden sind, also Personen- und Sachschäden, sondern auch Vorsorgemaßnahmen einschließt, oder Nachsorgemaßnahmen sollte man sagen, also Reinigungsmaßnahmen, sie wird erfaßt von der bereits erwähnten Haftungsbeschränkungsregelung nach

dem Übereinkommen von 1976 und ist also insoweit beschränkbar.

Daneben, was die öffentlich-rechtliche Seite angeht – ich möchte das nur erwähnen, weil der Zusammenhang natürlich mit dem Bergungsrecht besteht –, haben wir auch zu sehen, welche Eingriffsmöglichkeiten haben die, ich sage mal, staatlichen Stellen, wobei ich mal den Staat als Einheit ansehe und nicht mir die Kompetenzverteilung zwischen Bund und Ländern ansehe. Hier ist vor allen Dingen erst mal auf das Seeaufgabengesetz zu sehen, das Regelungen enthält über die Zuständigkeit natürlich dann des Bundes, aber unter Einbeziehung, auch ausdrücklich genannt, der Bund-Länder-Vereinbarung, von wann ist sie?, von 1995, glaube ich, welche Befugnisse die staatlichen Stellen, ich sage mal die Schiffsahrtspolizei, das ist mehr die verkehrsrechtliche Seite, wie aber auch die polizeirechtlichen Befugnisse im Sinne öffentlicher Sicherheit und Ordnung, bestehen. Ich will das nicht alles vortragen. Das kennen Sie, oder Sie können es nachlesen. In jedem Falle besteht die Möglichkeit, daß die staatlichen Institutionen auch auf hoher See beginnen einzugreifen, wenn Gefahren für die deutschen Küsten drohen. Es ist also nicht nur möglich, auf ein Schiff zuzugreifen, gleichgültig unter welcher Flagge es fährt, wenn es auf hoher See sich befindet, wozu es übrigens auch noch ein Interventionsabkommen gibt, daß dieses abdeckt, wie auch die Seerechtskonvention dieses abdeckt, sondern daß man sowohl im eigenen Küstenmeer aufgrund der originären Zuständigkeit, wie auch völkerrechtlich abgedeckt, auf hoher See polizeirechtlich in einem solchen Fall eingreifen kann. Vielleicht kann man das noch mal genauer dann ansprechen. Hierbei geht es vor allen Dingen um die Frage, wenn eine Havarie stattgefunden hat und Bergungsmaßnahmen unternommen werden, wobei für mich Bergungsmaßnahmen nur solche sind, die auch zur Rettung des Schiffes führen können, wenn das Schiff auf der Sandbank sitzt, dann verstehe ich darunter nicht mehr Bergung, sondern das ist für mich Beseitigung eines Wracks. Bergung ist sozu-

sagen nur bis zur Strandung. Daß also die Frage besteht Bergungsmaßnahmen vom Reeder oder Maßnahmen im Rahmen des Polizeirechts durch staatliche Stellen, wie stehen die in einem Verhältnis zueinander. Muß der Reeder selber was tun? Darf die Verwaltung, sage ich mal allgemein, eingreifen, oder darf sie nicht eingreifen, und wenn sie eingreift, worauf kommt es an? Auf das Bergungsrecht? Nur aufs Polizeirecht? Und wenn eingegriffen worden ist, natürlich die ganz praktische Frage: Wer hat das alles zu bezahlen, und in welchem Mechanismus läuft das ab?

Ich weiß nicht, ob ich das selber noch mal vortragen sollte

(Lebhafte Zustimmung)

oder ob Sie das mit Fragen rausbekommen wollen?

Vorsitzender: Herr Dr. Nöll, Sie sollten es vortragen, dann haben wir nachher weniger zu fragen.

Dr. Nöll: Ich halte Ihnen ja einen Vortrag. Das ist ja keine Zeugenvernehmung oder so was. Gut, dann würde ich das mal so sagen: Wenn wir mal die Havarie in den dänischen Gewässern nehmen und das unterstellen, was ich eben auch gesagt habe, daß also auch die deutschen Behörden, wer auch immer das sei, die Einsatzleitgruppe oder die Wasserschutzpolizei oder wer auch immer, schon von Anfang an, wenn eine Ermessensausübung oder besser gesagt eine Beurteilung ergibt, daß eine Gefahr auch für die deutsche Küste droht, dann dürfen sie eingreifen.

Eine ganz andere Geschichte ist, die muß ich in dem Zusammenhang nicht sagen, wie ist dieses Eingreifen dann mit dem ebenfalls zuständigen Nachbarstaat Dänemark zu koordinieren, was im Rahmen der Zusammenarbeit des Bonn-Übereinkommens abläuft oder ablaufen sollte.

Wenn ein Schiff havariert, dann ist es absolut naheliegend und auch durch, sage ich mal, ökonomische Gesetze untermauert, daß sich der Reeder selbst oder der Eigentümer-Reeder, ich unterscheide das mal nicht so feinsinnig, um die Rettung dieses Schiffes kümmert. Vielleicht auch dazu nur ein paar Worte zum Hintergrund. Er sollte sich darum kümmern. Deshalb, meine ich auch, bestehen ökonomische Gesetzmäßigkeiten aus verschiedenen Gründen. Erstens mal möchte seine Kaskoversicherung nicht für den Untergang und den Verlust des Schiffes bezahlen. Also ist er aus seinem Kaskoversicherungsvertrag, daraus seinem Kaskoversicherer gegenüber schon verpflichtet, die entsprechenden Rettungsmaßnahmen einzuleiten. Im übrigen ist er natürlich auch seinem Haftpflichtversicherer gegenüber verpflichtet, denn der muß für alles aufkommen bis zur Höhe der Haftungsbeschränkung, was an Ansprüchen auf den Reeder zukommt. Ich werde das gleich noch mal im Zusammenhang des Bergungsübereinkommens genauer erläutern können.

Außerdem steht dahinter als Grund, warum der Reeder selber solche Maßnahmen im eigenen Interesse vornehmen sollte, in aller Regel, sage ich mal, nicht immer, auch das Interesse selbstverständlich seiner schiffsfinanzierenden Bank, die eine Hypothek auf diesem Schiff hat. Denn in der Regel haben die meisten Schiffe Schiffshypotheken, und gegenüber der Bank ist er natürlich auch verpflichtet, solche Rettungsmaßnahmen zu ergreifen.

Wenn er birgt oder bergen lassen möchte, dann wird er das nie ohne Vertrag tun können. Deshalb gibt es für solche Fälle standardisierte Bergungsverträge. Der aktuelle hier auch in Betracht kommende, ich kenne die Einzelheiten nicht, also bitte fragen Sie mich nicht zum Tatbestand, der individuelle in Betracht kommende Standard-Bergungsvertrag heißt LoF 95. LoF ist „Lloyd's open form“. Und der wird von den Bergern in der Regel präsentiert. Dieser Bergungsvertrag, das ist wichtig hervorzu-

heben, basiert auf dem neuen Bergungsübereinkommen von 1989. Insoweit übernimmt er quasi alle Vorschriften und Instrumentarien und Mechanismen des neuen Bergungsübereinkommens von 1989, so daß beim Abschluß eines solchen Bergungsvertrages die alte Bergungskonvention von 1910, die Bestandteil des deutschen Rechts ist, irrelevant ist. Die ist völlig unerheblich, weil das neue Bergungsrecht über Bergungsverträge in jedem Fall mit einbezogen werden kann.

Vielleicht an dieser Stelle mal der Mechanismus des Bergungsübereinkommens: Wenn ein solcher Vertrag abgeschlossen wird, dann enthält das System des Bergungsübereinkommens durch diesen Vertrag folgende wesentlichen Grundsätze: Es gilt wie im alten Bergungsrecht immer noch das Prinzip, das Grundprinzip muß man hier mal sagen: Ohne Erfolg kein Geld für den Berger. „No cure no pay“, heißt das so schön auf englisch. Das bedeutet, der Berger erhält im Ansatz nur dann einen Bergelohn, der auch vorher nicht so vereinbart werden muß, sondern dessen Bestimmung man regelmäßig auch Schiedsgerichten überläßt, und dieser Bergelohn fällt aus, wenn das Schiff und die Ladung nicht gerettet wird. Dieses Prinzip des Bergungsübereinkommens von 1989 ist genau dasselbe wie im Bergungsübereinkommen von 1910. Dann hören die Gemeinsamkeiten aber auch schon auf, kann man sagen, weil sich das alte Bergungsübereinkommen fast nur auf das Prinzip beschränkt hat.

Das neue Übereinkommen enthält vor allen Dingen zwei wesentliche Grundsätze dazu, nämlich einmal, daß der Reeder mehr oder weniger auch verpflichtet wird, eine Bergung zuzulassen, auch im Rahmen jetzt des vertraglichen Rechts. Er ist verpflichtet, mit dem Berger zu kooperieren, mit ihm auch, sag ich mal, fachlich zu kooperieren, so daß der Berger im Grunde genommen in der Vorhand bleibt, was die Bergungsmaßnahmen angeht. Nun könnte man sagen, das ist noch nicht unbedingt maßgeblich, daß dann die Bergung auch funktioniert.

Ein zweites Prinzip, das hier ganz neu ist, ist die Kombination zwischen dem Prinzip „no cure no pay“ und dem Prinzip des effektiven Umweltschutzes. Dieses neue Übereinkommen enthält in seiner Regelung über die Bestimmung des Bergelohns schon einen Hinweis darauf, den hätte man auch mit dem alten natürlich so durchführen können, aber hier steht es ausdrücklich, daß schon mal bei der Bestimmung des Bergelohns, also bei erfolgreicher Bergung, die Umweltschutzbemühungen eines Bergers mit zu honorieren sind, also tendenziell gehen sie Bergelohn erhöhend in die Bestimmung des Bergelohns ein. Das ist nicht unbedingt dann ausschlaggebend, um einen Berger zu veranlassen, ein Schiff zu bergen, denn bergen tut er nur, wenn man so weit geht, wenn er einen Lohn am Ende sieht, also wenn er die Bergung für erfolgreich durchführbar hält. Um daran die Umweltschutzelange nicht scheitern zu lassen, ist ein neues Prinzip eingeführt worden. Und dieses lautet, daß der Berger selbst wenn er nicht erfolgreich ist, nicht leer ausgeht. Das macht man dadurch, daß man ihm einen Aufwendersatz zuspricht, also den Ersatz seiner Aufwendungen, die er gehabt hat bei der erfolglosen Bergung. Und innerhalb dieser Regelung gibt es auch wieder eine besondere Umweltschutzkomponente, die nämlich lautet, daß sich dieser Aufwendersatz, loslösend könnte man eigentlich sagen von seinem eigentlichen Begriff, bis zur Höhe des Doppelten erstrecken kann, wenn er nämlich besondere Bemühungen unternommen hat, Umweltschäden zu vermeiden. Das heißt, es ist so eine Art Bonus, die er gemessen an seinen Aufwendungen, also die Aufwendungen als Bemessungsgrundlage genommen, erhält, wenn ihm gelungen ist, trotz erfolgloser Bergung Umweltschäden zu vermeiden oder mindestens zu minimieren.

Von daher haben wir also ein durchaus gut ausgeklügeltes Bergungsrecht, das ganz stark auf Umweltschutzbelange ausgerichtet ist. Wenn dieses Bergungsrecht per Vertrag zur Anwendung kommt, dann, sag ich mal, besteht so erst mal kein Problem. Ein Berger

ist in jedem Falle daran interessiert, dieses Schiff auch aufzunehmen. Und wenn man diesen Mechanismus sieht, dann meine ich auch, hat er ja funktioniert. Denn es sind ja Bergungsversuche mindestens auf dieser Basis unternommen worden.

Wenn man auf die staatliche Seite geht, dann sagte ich ja, es besteht die Möglichkeit grundsätzlich, so durch Seeaufgabengesetz hier bei uns im deutschen Recht ausgedrückt, aber untermauert durch das Interventionsübereinkommen und darüber auch über die Seerechtskonvention, daß zugegriffen werden kann auf ein Schiff, das eine Havarie, sag ich mal, gehabt hat.

Es bestehen hier zwei Möglichkeiten, nämlich die eine ist, daß auch die staatliche Stelle, wenn sie über eigene Schiffe verfügt, auch Berger werden kann. Das Bergungsübereinkommen, das alte wie das neue auch, schließt nur von seinem Anwendungsbereich aus Kriegsschiffe oder bestimmte staatliche Schiffe. Auf deren Bergung ist das Übereinkommen nicht anwendbar. Umgekehrt aber kann jedes Handelsschiff von jedem geborgen werden, von jedem anderen Handelsschiff oder auch von einem Kriegsschiff, wenn es sein muß. Das heißt also, auch staatliche Behörden mit öffentlichen oder staatlichen Schiffen können solche Bergungsverträge abschließen und würden dann genauso behandelt wie jeder Berger auch. Das heißt, Sie können es aufgrund eines Bergungsvertrages tun. Sie können es aber – und das wäre die zweite Variante – nach meiner Ansicht auch ohne Bergungsvertrag tun. Wenn es also keinen Berger gibt, keiner zur Verfügung steht und ein Bergungsvertrag nicht zustande kommt, dann ist es auch möglich, daß nach Bergungsrecht im Rahmen auch der hoheitlichen Befugnisse gegen das Schiff vorgegangen wird. Die Bergungskonvention – ich kann sie Ihnen hierlassen, wenn Sie wollen, ich habe ein paar Sachen mitgebracht – sieht das an zwei Stellen vor, daß dieses Prinzip, sag ich mal, gilt, und zwar - - Soll ich das mal zitieren, wenn Sie

möchten? Dann finden Sie das vielleicht leichter wieder.

Es gibt einen Artikel 5 in dem neuen Bergungsübereinkommen von 1989. Der lautet mit der Überschrift:

„Salvage operations controlled by public authorities“

Da steht drin, ausdrücklich:

„This convention shall not affect any provisions of national law or any international convention relating to salvage operations“

- und nun -

„by or under the control of public authorities.“

Das ist erst mal der Einstieg da rein, daß nach der Bergungskonvention – und ich meine, das ist auch entsprechend dem Gewohnheitsvölkerrecht schon so, dazu brauche ich nicht mal die Bergungskonvention, sie artikuliert es nur noch mal als Bestätigung –, daß man hier also das Eingriffsrecht hat. Wenn das der Fall ist, dann gibt es hier, logischerweise könnte man sagen, zwei weitere kurze Absätze. Die lauten nämlich einmal auf den Berger bezogen:

„Nevertheless, salvors carrying out such salvage operations shall be entitled to avail themselves of the rights and remedies provided for in this Convention in respect of salvage operations.“

Das heißt also, der Berger steht genauso da, als wäre das keine Bergung durch eine Behörde oder unter der Kontrolle einer Behörde. Und drittens aber wiederum zur Vervollständigung:

„The extent to which a public authority under a duty to perform salvage operations may avail itself of the rights and remedies provided for in this Convention shall be determined by the law of the State where such authority is situated.“

Also es liegt allein an uns, ob wir das Bergungsrecht auch zur Anwendung bringen wollen, selbst wenn es sich also um Bergungen durch öffentliche Institutionen oder unter ihrer Kontrolle handelt.

Es gibt einen zweiten Artikel in diesem Bergungsübereinkommen, der auch das öffentliche Eingriffsrecht noch mal bestätigt, das, meine ich, auch aus Gewohnheitsvölkerrecht und aus Artikel 221 der Seerechtskonvention sowieso besteht. Ich zitiere das auch mal, es ist nicht so lang:

„Nothing in this Convention shall affect the right of the coastal State concerned to take measures in accordance with generally recognized principles of international law“

- das ist also auch die Seerechtskonvention -

„to protect its coastline or related interests from pollution or the threat of pollution following upon a maritime casualty or acts relating to such a casualty which may reasonably be expected to result in major harmful consequences, including the right of a coastal State to give directions in relation to salvage operations.“

Hier haben Sie eigentlich rundum die Möglichkeiten, in Bergungsabläufe einzugreifen. Also noch mal klar gesagt, Sie können die Bergung notfalls selber vornehmen, wenn kein Berger vorhanden ist, und zwar beginnend auf hoher See oder die Möglichkeit besteht, in eine laufende Bergungsoperation auch einzugreifen nach den Beurteilungen und dem Ermessen, das man haben muß als verantwortliche Behörde.

Ich will ja nicht zum Sachverhalt reden. Ich weiß nur, es gab ja diese Verknüpfung, daß private Berger am Schiff dran waren und versucht haben, es zu bergen. Ich habe auch in einem Bericht gesehen, daß es sozusagen auch unter der Kontrolle der Behörde stattgefunden hat, wenn ich lese, daß Bergungskonzepte vorgelegt werden sollten und Fristen dafür gesetzt wurden und so weiter und so fort. Also mit dem Sachverhalt bin ich

wirklich nicht gut vertraut. Aber generell noch mal, es ist möglich, daß eine Bergung, auch wenn sie nach dem Bergungsrecht auf privatrechtlicher Ebene abläuft, durch die Behörden begleitet und beaufsichtigt wird und daß sie selbstverständlich nach ihrem Ermessen eingreifen können. Sie können von vorneherein selber bergen, sie können aber auch die vorhandene Bergung kontrollieren. Und Sie haben das Recht, Anweisungen in diese Bergung hinein zu geben.

Das wäre erst mal das, was ich dazu zu sagen hätte.

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Dr. Nöll. Ich glaube, das war schon sehr erschöpfend und ist ein ausführlicher Vortrag geworden, der auch gleich Fragen beantwortet hat, die wir sonst gestellt hätten. Die Beantwortung haben Sie vorweggenommen. Insofern habe ich zunächst keine Fragen. Ich gebe dann weiter an meinen Vertreter Herrn Maurus.

Stellv. Vorsitzender: Herr Dr. Nöll, Sie haben im Grunde genommen schon sehr viel, fast alles beantwortet. Trotzdem möchte ich noch auf zwei, drei Punkte zu sprechen kommen. Es ist ja im Zusammenhang mit der Havarie des Frachters „Pallas“ von Verschiedenen, auch Politikern, gefordert worden, daß die Sicherheits- und Ausbildungsstandards erhöht werden, daß Fahrverbote in sensiblen Gewässern für Billigflaggen verhängt würden. Die „Pallas“ fuhr nun unter der Flagge der Bahamas. Sie haben anderorts ja dazu auch schon Stellung genommen. Könnten Sie für uns noch einmal die Flagge der Bahamas bewerten.

Dr. Nöll: Bewerten kann man im Grunde genommen immer nur einzelne Schiffe, Flaggen nur statistisch. Wenn man die Flagge der Bahamas nimmt, dann kann man natürlich genau sagen, Bahamas sind ein „offenes Register“, weil das der bessere Begriff ist als Billigflagge. „Offenes Register“ heißt, daß das Flaggen- und Registerrecht des betreffenden Staates vorsieht, daß die Eigentümer eines solchen Schiffes, das in das Register eingetragen werden kann und

das dann die Flagge führen kann, nicht notwendig, wie es in den meisten Rechten ist, mehrheitlich Einheimische sein müssen. Das heißt also, normalerweise gibt es einen „genuine link“, der so verstanden wird, daß eine Beziehung besteht zwischen dem Schiff und dem Staat, dessen Flagge es führt. Und meistens sieht man diese Beziehung eben überwiegend im Eigentum. Es ist aber nicht notwendig so, der „genuine link“ bedeutet auch umgekehrt nicht nur sozusagen erst mal ein Recht, die Schiffe zu registrieren, sondern die Pflicht vor allen Dingen – das ist in der Seerechtskonvention in, ich glaube, Artikel 92 so niedergelegt –, daß der Flaggenstaat für dieses Schiff verantwortlich ist. Das ist auch ein Stück des „genuine link“.

Die Bahamas haben also ein Flaggenrecht, das erlaubt, daß Ausländer sich an Bahama-Gesellschaften unbegrenzt beteiligen können und dann das Eigentum in den Bahamas durch diese Gesellschaft erlaubt, das Schiff dort zu registrieren. Das ist erst mal alles, was ein „offenes Register“ ausmacht. Das ist an sich weder gut noch schlecht, könnte man sagen. Die Bahamas sind selbstverständlich, kann man wirklich fast sagen, wie fast alle Staaten – es gibt nur ganz wenige Ausnahmen – Vertragspartei der seerechtlichen Grundgesetze, also Seerechtskonvention, SOLAS, MARPOL, Freibordübereinkommen, dann ein Übereinkommen genannt STCW, das ist wichtig, was die Besatzungen angeht. Und das wird immer wichtiger, nämlich „Standards of watch keeping and training“. Das sind Mindestnormen für die Ausbildung der wachdienstbefähigten Seeleute. Alle diese Dinge werden in der Hafentadtkontrolle kontrolliert. Dazu auch noch ein ILO-Übereinkommen, ILO 147 heißt das, „Internationale Arbeitsorganisation“. Das regelt die Mindestanforderungen an das Arbeitsrecht an Bord. Später wird hinzukommen, hatte ich gesagt, die ISM-Code-Zertifikate. Das alles gilt für die Bahamas wie für Deutschland auch, um das mal so platt zu vergleichen.

Billigflaggenschiffe, man müßte sagen, Billigschiffe oder schlechte Schiffe, zeichnen sich eher dadurch aus, daß ihr Reeder schlecht ist. Das liegt also weniger an der Flagge. Es fahren ja auch knapp über 50 Prozent der in deutschem Eigentum befindlichen Schiffe unter solchen Flaggen, teilweise auch Bahamas, Liberia, Antigua.

Wenn man das statistisch aufbringt und sich fragt, fallen solche Schiffe unter solchen Flaggen übermäßig oft auf in den Kontrollen, oder sind sie in den Statistiken der Versicherer besonders schlecht angesehen, dann kann man das in der Tat für Bahama nicht sagen. Ich hatte – das habe ich jetzt nicht mitgebracht – mir das damals bewußt noch mal angesehen. In der Hafenstadtkontrolle, in der ja 25 Prozent aller einlaufenden Schiffe ständig kontrolliert werden müssen, sind die Schiffe unter Bahama-Flagge unterdurchschnittlich auffällig. Überdurchschnittlich auffällig, um Beispiele zu nennen, haben Sie Staaten wie Belize, Rumänien, Ägypten, was mir so gerade einfällt. Natürlich sehen Sie bei den Überdurchschnittlichen nicht Deutschland, nicht Frankreich, aber Sie sehen auch nicht Liberia und Antigua. Deshalb ist dieser Ansatz, Bahama, offenes Register, Billigflagge, schlechtes Schiff, diese Logik ist einfach platt, sie ist undifferenziert und trifft eigentlich so nicht zu. Was das konkrete Schiff „Pallas“ und seinen Zustand angeht, kann ich natürlich nichts sagen. Ich kenne das Schiff nicht.

Stellv. Vorsitzender: Die nächsten beiden Fragen, die ich hatte, haben Sie schon beantwortet. Eine noch: Nach dem Seeaufgabengesetz kann bei Havarien im deutschen Küstenraum und auf hoher See das ZMK, das hatten Sie auch ausgeführt, Bergungs- und Hilfsmaßnahmen anordnen. Besteht in diesem Falle auch ein Kostenerstattungsanspruch seitens desjenigen, der die Bergung dann anordnet gegenüber der Reederei?

Dr. Nöll: Ja. Ich hatte das ja vorhin ausgeführt. Es gibt zwei Möglichkeiten. Die eine ist, daß man den Kostenerstattungsanspruch

aus dem Bergungsvertrag selbst hat oder aus dem Bergungsrecht, wenn es nationales Recht ist. Man hat bei dem alten Bergungsübereinkommen sich hin und wieder anhand von Fällen gefragt: Wann gilt es denn? Für Bergungen ohne Bergungsvertrag? Gilt es denn für jedes Schiff, das ich dann berge? Hier hätte Bergung ja geheißen, ich brauchte mit dem Kapitän ab einer bestimmten Zeit gar nicht mehr zu verhandeln, weil keiner mehr an Bord war. Also man nimmt das Schiff einfach auf den Haken und birgt es. Dann stellt sich die Frage: Ist das Bergungsrecht anwendbar?

Meine Meinung ist, um das kurz zu sagen, insbesondere wenn man an die völkerrechtlichen Grundlagen denkt, die ja Zugriffe auf hoher See erlauben und die immer mehr, wie auch die Seerechtskonvention dieses ausführlichst tut, auf den Umweltschutz ausgerichtet sind, dann kann, meine ich, kein Zweifel daran bestehen, daß deutsches Bergungsrecht Anwendung finden würde, wenn ein Behördenschiff ohne Bergungsvertrag ein solches Schiff birgt. Das heißt also, wenn man es noch mal übersetzt: Wenn wir das neue Übereinkommen, jetzt muß ich das mal so sagen, gehabt hätten, dann hätte man nach diesem Übereinkommen auch mit einem Behördenschiff einen Bergelohn nicht nur verdienen können, sondern eventuell bei fehlgeschlagener Bergung auch Aufwendersatz für die Maßnahmen bekommen, die man unternommen hat. Das bedeutet nicht alle ständigen Vorhaltungskosten – darüber muß man dann eine Abgrenzung treffen –, aber zumindest den Aufwand, den diese Schiffe in dieser Zeit gehabt haben. Ich will das nicht kommentieren, weil Sie mich ja nur fragen sollen, aber hier besteht natürlich auch ein Zusammenhang zwischen der Frage, was hat die ganze Unternehmung gekostet, und der Reeder und sein Haftpflichtversicherer haften mit 3,3 Millionen Mark dafür. Den Rest trägt nach der aktuellen Rechtslage der Staat oder die Gemeinschaft. Hiernach meine ich, wäre es auch möglich gewesen, Bergelöhne durch die staatliche Institution zu verdienen.

Stellv. Vorsitzender: Aber das Zugriffsrecht bestand auch schon nach der alten Vereinbarung.

Dr. Nöll: Das Zugriffsrecht hat ja mit dem Bergungsrecht nichts zu tun, sondern das beruht eben auf Völkerrecht und nationalem Recht und schließt ja – ich hatte ja die Zitate vorhin gebracht – nicht aus, ganz bewußt nicht aus, daß man dann auch den Bergelohn verdient. Ich meine, wenn Sie mal abstrahieren von den vielen Vorschriften – man darf nicht immer zu dicht da rangehen –, dann sieht man, daß das Ganze auch Sinn macht. Denn Bergungsrecht und die Eingriffsmöglichkeiten und die Anspruchsgrundlagen, um Aufwendungsersatz oder Bergelohn zu bekommen, soll so ausgerichtet sein, daß insbesondere die erfolgreiche Bergung angereizt wird. In dieses System paßt es hinein, es spielt gar keine Rolle, wer es macht, es soll so angereizt werden. Eine andere Sache ist noch, daß Anspruchsgrundlagen daneben bestehen können, eben öffentlich-rechtliche Anspruchsgrundlagen, nämlich Ersatzvornahme. Im Seeaufgabengesetz haben Sie ja auch die Befugnisse, wenn der Reeder sich weigert, machen Sie eine Ersatzvornahme. Das ist wie überall, und dann besteht ein Kostenerstattungsanspruch. Aber es wäre eigentlich besser, den Kostenanspruch, sag ich mal, auf das Bergungsrecht zu stützen, weil das, meine ich, weitergehen könnte.

Stellv. Vorsitzender: Vielen Dank. Eine letzte Frage noch. Sehen Sie im Zusammenhang mit der Havarie der „Pallas“ irgendwelche rechtlichen Regelungslücken?

Dr. Nöll: Das ist ja eigentlich die generelle Frage, an der wir auch immer dran ist, die wir ja immer beobachten und daran mitwirken, wie es in der IMO zur Fortentwicklung des Seerechts kommt oder auch in Brüssel. Ich hatte das ja vorhin erwähnt. Wenn man hier noch mal auf die angedeuteten eventuellen Schwachstellen im rechtlichen Bereich kuckt, dann gibt es eigentlich nur zwei Punkte, nämlich das Haftungsbeschränkungsübereinkommen in der 96er Protokoll-

fassung zu ratifizieren. Und vielleicht hier mal nur einen kleinen Kommentar. Wir haben das auch schon mehrfach vom Bundesjustizministerium erbeten. Denn wir sind auch der Meinung, daß man nicht internationale Übereinkommen machen kann, die ja auch für die Schifffahrt immer einen Schutz bedeuten, sag ich mal, und diese Übereinkommen immer aktuell hält, so daß sie den Bedürfnissen der Zeit, auch im Hinblick auf den Umweltschutz, entsprechen, und hinterher ratifiziert man sie nicht. Das ist für das Bergungsübereinkommen schon so zu sagen. Es ist eigentlich falsch gewesen, daß man das bisher nicht ratifiziert hat, was aber an den Kapazitätsengpässen im Bundesjustizministerium liegt. Vielleicht werden die ja jetzt beseitigt. Ich weiß es nicht.

Das zweite ist, mit dem 96er Haftungsbeschränkungsübereinkommen da ist sicher kein Vorwurf zu machen, weil das eben fast so anklang. Dazu braucht man zehn Staaten, und Deutschland wäre nur einer gewesen. Also wenn wir es schon ratifiziert hätten, dann hätte es noch nichts genützt. Im übrigen ist auch die Zeit von drei Jahren noch nicht außergewöhnlich lange. Das ist beim Bergungsübereinkommen ja ein anderer Zeitraum. Jetzt sind schon drei Jahre seit dem Inkrafttreten vergangen und nicht seit dem Abschluß. Da sind es ja schon 10 Jahre. Also rechtspolitische Forderungen in dem Bereich gibt es so nicht. Was die materielle Rechtslage angeht, die ist eigentlich so dem aktuellen Stand. Nur in Deutschland und was andere Vertragsstaaten bei der Haftungsbeschränkung angeht, ist sie noch auf den Stand zu bringen.

Vorsitzender: Herr von Hielmcrone.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Ich habe einige Fragen. Sie sprachen das Übereinkommen – die genaue Bezeichnung habe ich jetzt nicht mehr drauf – von 1989 an, hinsichtlich LoF, das auch die Bemühungen zur Rettung der Umwelt oder zur Bewahrung der Umwelt beinhaltet. Ich frage mich oder ich frage jetzt Sie, wer bezahlt dann die erfolglose Ber-

gung? Der Berger soll ja auch dann Geld bekommen, wenn er nicht Erfolg hatte, aber immerhin versucht hat, die Umwelt zu bewahren. Wer bezahlt diese Bergung, wenn der Reeder, die Reederei liquidiert wird, nicht mehr existent ist – das ist ja hier der Fall – oder die Haftpflichtversicherung bei 3,3 Millionen DM hier endet?

Dr. Nöll: Das ist eine richtige Frage. Auf die hätte ich vielleicht prophylaktisch vorhin auch schon eingehen sollen. Aber ich habe auch eine Antwort. Was ich nicht erwähnt habe, war praktisch das Versicherungssystem, das hinter dem Bergungsübereinkommen steht. Bei der Bergung ist es so, daß der Bergelohn, also der echte Bergelohn, den es nur bei erfolgreicher Bergung gibt, von der Kaskoversicherung des Schiffes und der Transportversicherung der Ladung zu tragen ist in Relation zu den geretteten Werten. Das liegt daran, daß diese Werte zugunsten auch der Versicherer gerettet werden. Und das ganze Unternehmen, um das dann aufzuteilen, nennt man im Seerecht „Havarie Cross“ oder „Große Havarie“ auf deutsch. Also richtiger Bergelohn, inklusive auch der Erhöhung wegen der Umweltschutzbemühungen, sind also Sache der Kaskoversicherung. Der Ersatz der Aufwendungen für die erfolglose Bergung mit Umweltschutzbemühungen oder mit erfolgreichen Umweltschutzbemühungen und –maßnahmen, die wird durch die Haftpflichtversicherung des Reeders bezahlt. Das Ganze beruht sozusagen auch auf einem, man hat immer gesagt aus der Entstehungsgeschichte heraus, einem Kompromiß, nämlich zwischen den Kaskoversicherern und den Haftpflichtversicherern, das auch so anzuwenden.

Ein Punkt, wichtig, weil Sie ihn so angeschnitten haben, der zu Fehlschlüssen verleiten könnte. Im Bergungsrecht gibt es keine Haftungsbeschränkung. Also alle Ansprüche eines Bergers wegen Bergungsmaßnahmen sind nach dem Haftungsbeschränkungsübereinkommen aus diesem Übereinkommen ausgeschlossen, genauso wie Ölhaftungsansprüche, Gefahrguthaftungsansprüche oder

atomrechtliche bei Nukleartransporten sind alle, weil sie eben auf Sonderkonventionen beruhen, aus diesem Haftungsbeschränkungsübereinkommen herausgenommen. Der Bergelohnanspruch des Bergers ist grundsätzlich unlimitiert.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Das verleitet mich zu einer weiteren Frage. Wir haben ja nun gehört, daß es „Substandard Schiffe“ und ausgebildete Besatzungen gibt. Gibt es möglicherweise auch, die Wahl der Versicherer ist ja sicherlich frei, auch „Substandard Versicherer“?

Dr. Nöll: Versicherer sind entweder Kaskoversicherer oder Haftpflichtversicherer. Für die Wahl des richtigen Versicherers, sag ich mal, sorgen auch die am Anfang schon mal erwähnten Mechanismen. Also insbesondere die Schiffshypothekenbanken oder besser gesagt die schiffsfinanzierenden Banken, die Hypotheken haben, die sorgen schon dafür, daß alle Ansprüche abgedeckt sind. Es sorgt auch, sag ich mal, die Bank dafür, daß das Schiff nicht liegenbleibt, weil es aus irgendwelchen Gründen festgehalten wird. Jeder Tag Ausfall, der, weiß ich nicht, 20.000 DM Einnahmenverlust bedeutet, geht tendenziell auch gegen das Interesse der Bank.

In der IMO wird zur Zeit oder ist schon diskutiert worden die Frage, die Sie ja mittelbar mit anschneiden: Muß man eine Pflicht einführen zur Versicherung dieser Risiken, um dem Fall vorzubeugen, daß ein Schiff mal nicht versichert ist? So wie ich es vom Tatbestand her verstanden habe, steht das bei der „Pallas“ nicht in Frage, auch wenn dieser Versicherungsverein auf Gegenseitigkeit wohl nicht zu den Großen aus London oder aus Oslo gehört. Aber diese Frage würde nämlich die Frage stellen der Qualität auch der Versicherung selbst. Es würde aber, und das ist in der IMO im Grunde genommen Stand der Diskussion, voraussetzen, daß man auch die Haftungsgrundlagen vereinheitlicht. Denn Sie können nicht die Qualität der Versicherung bestimmen, wenn Sie wiederum nicht bestimmen können, in welchem

Umfang Sie geradezustehen hat, was wiederum auch von den Haftungsgrundlagen abhängt. Weiterhin müßte man natürlich auch sehr viel, ich sage es mal grob, bürokratische Regelungen einführen, um das alles so zu kontrollieren.

Ich habe gesehen, daß in den Entwürfen der Entschließungen für den Bundesrat, aus Schleswig-Holstein, Hamburg und Niedersachsen, steht ja auch diese Forderung drin nach der Haftpflichtversicherungspflicht. Wir sind da etwas skeptisch, weil man nämlich, ich sag mal, davon ausgehen kann, daß die Zahl der Schiffe, die keine Versicherung haben, keine Haftpflichtversicherung, sehr, sehr gering sein dürfte. Es gibt vielleicht mal welche aus den Restbeständen der ehemaligen Sowjetflotte. Da hat es auch schon mal Fälle gegeben von Kollisionen, wo dann der Gegner nicht entschädigt worden ist. Das sind bisher, man weiß nicht, ob man das einschätzen kann, die Vermutung ist, vielleicht 5 Prozent aller Schiffe. Nur, die Frage, ob man eine Versicherungspflicht einführt, hat die Frage auch zur Folge, ob dann eine Gewährleistung auch vorhanden wäre. Denn Sie würden immer ein Zertifikat eines Versicherers vorlegen. Sie müßten sonst den Versicherer selber auch wieder überprüfen. Es ist so, auch im Rahmen der Haftung für die vorhin erwähnten Ölschäden oder für Gefahrgutschäden, wo es diese Versicherungspflicht ja gibt in den beiden Konventionen, wird eine Ölhaftungsbescheinigung oder dann Gefahrguthaftungsbescheinigung grundsätzlich durch den Flaggenstaat ausgestellt von anderen Vertragsparteien. Die ist dann hier auch zu akzeptieren. Also auch da stellt sich dieselbe Frage. Man nimmt es so hin. Aus Nichtvertragsstaaten müßte hier in Deutschland das BSH eine Bescheinigung ausstellen. Es müßte allerdings eine Prüfung vornehmen, ob auch eine finanzielle Sicherheit gewährleistet ist und hätte dann aber auch eine Bescheinigung, bei der das am Ende immer auch auf die Probe gestellt werden müßte. Insoweit, sag ich mal, ist das vielleicht aus unserer Sicht praktisch gesehen

nicht das eigentliche, oder kein großes Problem, eher ein ganz kleines.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Ist es richtig, daß die Vereinigten Staaten von Nordamerika in ihre Küstengewässer nur solche Schiffe hineinlassen, die eine solche Pflichtversicherung haben, auch mit einer direkten Durchgriffsmöglichkeit an die Versicherer?

Dr. Nöll: Da spielen Sie auf eine spezielle Regelung der Vereinigten Staaten an. Die nennt sich OPA 90, „Oil Pollution Act“ von 1990. Betrifft also nicht allgemeine Schifffahrt, sondern betrifft die Schifffahrt, die Ölverschmutzungsschäden verursachen kann. Das sind aber nicht nur Tanker, das sind auch andere Schiffe. Die Vereinigten Staaten wie so oft sind nicht Vertragsparteien der vorhin erwähnten Konventionen, sondern haben ihr nationales Recht, schreiben darin auch eine ähnliche Haftungsgrundlage vor, sehen aber auch eine Haftungsbeschränkung vor. Nur die unterscheidet sich ganz gravierend von den hier vorhandenen, daß sie nämlich leicht durchbrochen werden kann, wenn schon Besatzungsmitglieder fahrlässig handeln. Das, sagen wir mal, wäre ja ein häufiger Fall. Aber die Versicherungspflicht, die dort besteht, das muß man wissen, die besteht aber auch nur in Höhe der Haftungsbeschränkung. Sonst müßten Sie nämlich eine unlimitierte Haftung versichern und dann kommt das Versicherungssystem in der Tat durcheinander. Wohl der Hauptunterschied daneben ist natürlich das, was Sie erwähnten. Es gibt den direkten Anspruch gegen den Versicherer. Das ist geschluckt worden, sag ich mal so, von den Haftpflichtversicherern. Wenn das weltweit eingeführt werden würde, würde es auch problematisch werden, weil dieses Haftpflichtversicherungssystem ist so ein System auf Gegenseitigkeit in sogenannten Clubs. Die heißen PaI-Clubs, wie auch hier bei der „Pallas“ natürlich eine der Haftpflichtversicherer. „P“ ist „protection“, also Schutz, Hilfeleistung in Angelegenheiten aller Art, und „I“ ist das Wesentliche, nämlich die Freistellung des Reeders, wenn Ansprüche gegen ihn gericht-

tet werden. Dieser direkte Anspruch durchbricht das ganze System und greift auf den Versicherer zu, so als hätten wir hier die Kraftfahrzeugversicherung, aber mit festen Prämien und allem Drum und Dran. Der Club hat zwar eine unbegrenzte Deckung, aber er hat eigentlich nur die Pflicht, in Höhe der Haftungsbeschränkung freizustellen. Und dadurch, für das verbleibende Risiko, das begrenzt ist, weil die Durchbrechung der Haftungsbeschränkung nur unter ganz schweren Umständen nötig ist, deckt er sich mit anderen im Verein ab und am Schluß auch noch mit den großen Rückversicherern.

Vorsitzender: Herr Schlie.

Abg. Schlie: Herr Dr. Nöll, Sie haben vorhin in einem Exkurs darauf hingewiesen, daß Sie von Bergung im rechtlichen Sinne nur bis zum Zeitpunkt der Strandung sprechen. Danach, sagten Sie, würden Sie von Beseitigung reden. Welche rechtlichen Rücksichtnahmen sind denn bei Maßnahmen nach dem Stranden auf den Reeder zu nehmen, Brandbekämpfung, Ölbeseitigung, Beseitigung des Wracks? Und wie muß der Reeder in derartige Maßnahmen eingebunden werden nach den geltenden rechtlichen Bestimmungen?

Dr. Nöll: Grob gesagt ist das meiner Meinung nach alles nationales Recht. Das ist deutsches Polizeirecht, Ordnungs- und Sicherheitsrecht und Verwaltungsrecht. Insofern ist der Reeder, wenn das Schiff gestrandet ist, hier ein Zustandsstörer, von dem Sie Beseitigung verlangen können, also Wrackbeseitigung, worüber auch in der IMO eine Debatte stattfindet, ob man eine Konvention schafft. Allerdings soll die nur auf hoher See gelten und nicht im nationalen Bereich. Aber hier wäre er weiterhin in dem Rahmen verpflichtet. Nur, das würde die Anspruchsgrundlagen, das würde neue Anspruchsgrundlagen bedeuten meiner Meinung nach. Aber was die Haftungsbeschränkung angeht, so umschließt sie alles. Was das Haftungsbeschränkungsübereinkommen angeht, so sind ja auch für diese Fälle – in Anführungszeichen – gewisse Privilegien

durch die Vertragsstaaten eingeräumt worden. Das heißt, die haben sie sich selbst eingeräumt. Es gibt ja einen Sonderfonds gerade für solche Fälle, wo die Kosten nach der Havarie oder nach der Strandung auftreten, nämlich Wrackbeseitigung, Beseitigung auch eventuell schädlicher Ladung. Das ist ja, wenn ich das so richtig verstehe, auch der wesentliche Kostenposten hier in dieser Geschichte.

Vorsitzender: Herr Hentschel.

Abg. Hentschel: Herr Dr. Nöll, wie ist das Verhältnis zwischen Reeder und Kapitän? Ist es so, wenn der Kapitän das Schiff verlassen hat, daß überhaupt der Reeder noch Anweisungen geben kann zur Bergung? Denn normalerweise muß das ja der Kapitän machen.

Dr. Nöll: Grundsätzlich ist es schon immer Sache des Eigentümers, des Reeders, Anweisungen bezüglich des Schiffes zu geben. Daß ein Kapitän das tut, beruht darauf, daß er von Gesetzes wegen Vollmachten besitzt. Wenn wir noch mal in die seerechtlichen Übereinkommen oder in die seerechtliche Rechtslage reinsehen, so wird das Recht des Kapitäns immer abgesichert, daß Kapitäne, schon nach dem SOLAS oder MARPOL oder Bonn-Übereinkommen, Interventionsübereinkommen, die sind immer verpflichtet, als Personen dann auch, Meldungen zu machen an die nächstgelegenen Küstenstaaten. Natürlich geht das immer nur so lange wie sie an Bord sind. Insbesondere vor allen Dingen, wenn die Havarie eintritt, ist er, ob er danach von Bord geht oder nicht, erst mal verpflichtet, das zu melden, damit auch von Land aus Maßnahmen ergriffen werden können.

Auch im Bergungsrecht hat man aufgrund der Erfahrung mit dem Unfall „Amoko Cadiz“ vor der französischen Küste die Stellung des Kapitäns praktisch noch mal gestärkt. Der Kapitän ist nach dem neuen Bergungsrecht auch von Rechts wegen berechtigt, den Bergungsvertrag praktisch in eigenem Ermessen abzuschließen. Das heißt, der Reeder kann ihn nicht daran hindern. Es hieß

früher, in dem Fall war es so, um zu vermeiden, daß lange Dispute über den Abschluß eines Bergungsvertrags geführt werden, das soll nicht mit irgendwelchen Zentralen in New York oder in San Francisco geschehen, sondern vor Ort mit dem Kapitän, der an Bord ist. Insoweit hat er, solange er an Bord ist, natürlich die betreffende Stellung, die er braucht, um alle nötigen Entscheidungen zu treffen. Es ist auch, soweit ich das weiß, bisher kein Problem, wenn Kapitäne solche Entscheidungen treffen, die sie verantworten können und müssen.

Abg. Hentschel: Der Hintergrund meiner Frage ist, ich habe hier ein Buch von Hans Segelken, das heißt „Kapitänsrecht“. Da wird in bezug auf die Frage des Bergens auch das Thema behandelt, welche Rechte der Kapitän hat, und da wird gesagt in bezug auf Betretenverbot und Beistandsverbot und Bergungsanweisung, daß alleine der Kapitän entscheidet, zum Beispiel bezüglich des Verbots: „Wirksam ist überdies alleine das Verbot des Kapitäns selbst oder seines Vertreters nicht einer anderen Person wie Ladungsbeteiligter, Versicherungsvertreter, Makler oder des Reeders persönlich, die dazu nicht legitimiert sind. Der Reeder könnte also nur seinen Kapitän entsprechend anweisen, der aber trotzdem in eigener Verantwortung und nach pflichtgemäßem Ermessen zu entscheiden hat.“ Trifft das auch auf die Fragen des Abschlusses eines Bergungsvertrages zu?

Dr. Nöll: Das widerspricht sich ja nicht. Ich sagte ja nur, an sich ist es Sache des Reeders, aber durch das Bergungsrecht wird es ja untermauert, daß die Stellung des Kapitäns auch gegenüber dem sonst vorgesetzten Reeder eine eigene ist. Ich schaue gerade, ob ich Ihnen das zitieren kann.

Abg. Hentschel: Ich frage noch mal weiter. Das heißt, nachdem der Kapitän das Schiff verlassen hat, gibt es keine Beschränkungen bezüglich auch des Cuxhavener Zentralen Meldekopfes, jetzt in der Sache aktiv zu

werden und Maßnahmen zu ergreifen, die Sie für sinnvoll halten?

(Unruhe)

Dr. Nöll: Ja. Das muß ich mit Ja beantworten. Das habe ich ja vorhin auch versucht zu sagen.

Abg. Hentschel: Jetzt habe ich noch eine Frage bezüglich der Haftung. Wenn es irgendwelche Anweisungen gäbe von seiten der Reederei, die Maßnahmen nicht für gut heißen in diesem Zusammenhang, würde das dazu führen, daß gegenüber dem Reeder auch über die Haftungsbeschränkung hinaus Regreßanforderungen kommen können?

Dr. Nöll: Nein, so leicht nicht. Noch mal, wenn das Schiff nicht geborgen wird und es läuft am Ende hier auf den Strand, dann haftet der Reeder aus einem Gefährdungshaftungstatbestand. Es ist egal, ob nun das auf Verhalten auch der Behörden beruht, daß es auf Strand gelaufen ist. Er haftet in jedem Fall. Die Frage ist nur, ob er dann nicht einen Regreßanspruch gegen die Behörden hat, wenn die was falsch gemacht haben. Aber gegenüber dem Geschädigten haftet er zunächst erst mal. Das steht nicht in Frage.

Abg. Hentschel: Meine Frage war jetzt bezüglich der Haftungsbeschränkung. Kann es eintreten, daß er auch über die Haftungsbeschränkung hinaus haftet?

Dr. Nöll: Die Haftungsbeschränkungen sind in allen seerechtlichen Übereinkommen nach einer ganz bestimmten Formel eingebaut, und die beruht ursprünglich mal auf dem „Warschauer Abkommen“, das ist ein Luftverkehrsabkommen, in dem sie zum ersten Mal aufgetaucht ist. Da heißt es: Die Haftungsbeschränkung wird nur dann durchbrochen, wenn der Reeder, aber nicht seine Bediensteten, nur wenn er selber vorsätzlich oder leichtfertig in dem Bewußtsein handelt, daß dieser Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde. Sie sehen an dieser Formel, das ist eine kaum zu durchbrechende Regelung. Das ist aber auch bewußt so gemacht

worden, weil hinter diesem ganzen Haftungsbeschränkungssystem eben auch die Kalkulierbarkeit der Versicherung stehen soll. Es ist immer nur die aktuelle rechtspolitische Frage: Sind diese Haftungsbeschränkungen hoch genug? Sie sollen ja nicht dazu dienen, überwiegend die Haftung abzuschneiden, sondern sie sollen im Regelfall so hoch liegen, daß die Haftung auch voll gedeckt ist. In der IMO, wenn darüber diskutiert wird, werden auch immer schöne Diagramme vorgelegt, wo Sie dann eine ganze Menge Fälle aufgemalt haben. Das sind lauter so kleine Punkte mit der Schadenssumme. Dann ziehen Sie oben immer einen Strich, sag ich mal, dann sehen Sie wieviel liegen außerhalb dieses Strichs. Um die geht's. Es ist also der Einzelfall. Wir sehen am Schiff „Pallas“, das ist ein Schiff generell mit dem kleinstmöglichen Risiko der Schifffahrt. Die Gefahr geht praktisch nur vom Bunkeröl aus. Und trotzdem hat es in diesem sensiblen Gebiet mit den dafür ja mindestens objektiv nötigen Maßnahmen dann einen so hohen Aufwand gegeben, wobei natürlich immer wieder die Notwendigkeit dieses Aufwands auch zu diskutieren ist.

Abg. Hentschel: Nach meiner Kenntnis ist nach dem alten Abkommen, das ja hier zutrifft, weil die Bundesrepublik das neue noch nicht ratifiziert hat, nach dem alten Abkommen ist nur eine Chance in der Größenordnung von 3 Millionen DM gedeckt. Tatsächlich ist der Schaden ja mindestens fünfmal so hoch. Wieviel wäre nach dem neuen Abkommen gedeckt?

Dr. Nöll: Ich hatte das mal so ausgerechnet: 3,3 sind es nach dem bestehenden Abkommen und nach dem neuen ca. 8 Millionen. Dann wäre für diesen besonderen Fall auch immer noch ein erheblicher Rest übrig.

Abg. Hentschel: Sind Sie der Meinung, daß das neue Abkommen mit seiner Schadenshöhe immer noch nicht ausreichend ist?

Dr. Nöll: Das würde ich im Durchschnittsfall nicht so sehen.

Abg. Hentschel: Aber ein Abkommen muß ja dafür sein, daß gerade die Ausnahmefälle geregelt sind.

(Unruhe)

Dr. Nöll: Nein, das ist ja gerade anders herum. Ich sagte, daß der extreme Fall gerade abgeschnitten wird. Der extreme Fall ist doch, deshalb versuchte ich, das so zu schildern, daß hier ein kleinstmögliches zur Seefahrendes Risiko sich aber sehr stark realisiert und nicht umgekehrt. Wir haben hier ja keinen Tanker vor uns gehabt oder kein Containerschiff mit Gefahrgut, was ja jeden Tag zur See fährt oder einen Chemikaliertanker. Da hätte man, nun gut auch andere Instrumente, aber da hätte man ein ganz anderes Risiko. Dieses Risiko war praktisch bei dem Schiff nur das Bunkeröl. Und trotzdem haben Sie einen solchen Schaden. Aber das ist der Ausnahmefall. Normalerweise wenn Sie ein Auslaufen von 100 t Bunkeröl hätten bei einer Havarie auf See – für viele klingt das trotzdem schlimm genug und ist es auch – dann verteilt sich das so, daß Sie das an den Stränden niemals mit einem solchen Kostenaufwand wieder entdecken werden oder wo Sie mit einem solchen Kostenaufwand umgehen müssen. Ungeachtet natürlich immer auch der ökologischen Schäden, die ja bei uns nicht ersatzfähig sind, also der rein ökologischen Schäden.

Abg. Hentschel: Aber würde es nicht zur Sicherheit beitragen und auch zu dem Druck, den die Versicherungen auf die Reeder ausüben in Sicherheitsfragen, wenn die Schadenshöhe entsprechend höher liegen würde?

Dr. Nöll: Das möchte ich mal bezweifeln. Das wird in akademischen Kreisen, ich formuliere das mal so, immer so gesagt; der erzieherische Effekt durch die unbeschränkte Haftung würden Sie das vielleicht nennen können. Ich sage ja nur – das hatte ich ja durch meine Schilderung versucht zu sagen –, es gibt genügend ökonomische Instrumentarien zur Verhinderung auch von Umweltschäden oder überhaupt von Havarien, und diese Fälle, meine ich, sind auch da-

durch bewältigbar, daß die Hafenstadtkontrollen verbessert werden, daß die Ausbildung der Seeleute und die Kontrolle natürlich auch des Zustandes der Besatzungen auch in der Hafenstadtkontrolle ausgeführt wird. Das geschieht auch. Das ist eigentlich auch der Weg, auf den man zugreift. Ich hatte ja vorhin erwähnt STCW-Übereinkommen. Das geht genau in diese Richtung, daß hier bei den Besatzungen auch die Zügel angezogen werden. Die Haftungsbeschränkung selber, ich hatte das vorhin auch gesagt, kann immer in Frage gestellt werden. Damit muß sich die Schifffahrt auch ständig auseinandersetzen. Sie tut es auch, indem sie immer mitzieht bei der Aktualisierung solcher Haftungshöchstsummen, damit solche Vorwürfe nicht kommen. Aber in ihrem System ist logischerweise eingeschlossen, daß sie bestimmte Fälle wie diesen extremen Fall eben nicht voll abdecken, was die Haftung angeht.

Dann stellen Sie die Frage nach der grundsätzlichen Berechtigung, auch nach der Art dieses Versicherungssystems, das sonst eigentlich sehr gut funktioniert. Es gibt eigentlich keine Haftpflichtversicherer, wenn sie da sind – ich sagte ja, das ist fast immer der Fall –, die am Ende nicht haften.

Abg. Hentschel: Sie haben eben gesagt, es gibt ökonomische Instrumente, die dazu beitragen, daß die Reeder sich Mühe geben, Schäden zu vermeiden, im Vorfeld. Wäre eine unbeschränkte Haftung nicht auch ein solches ökonomisches Instrument?

Dr. Nöll: Das hatte ich ja versucht zu erklären. Das kann man so sagen. Aber ich hatte ja versucht, die Gegenargumente zu sagen. Also noch mal: Ob der erzieherische Effekt dadurch größer wird, großes Fragezeichen. Zweitens, das Versicherungssystem baut auf dieser Beschränkung auf. Ich sagte ja, es sind nur wenige Fälle, wo das nicht der Fall ist. Wenn Sie noch mal auf die Ölhaftung kucken, auf die Gefahrguthaftung, dann haftet - Bei einem Öltanker ist die Reederhaftung in D-Mark ausgedrückt zirka 135 Mil-

lionen Mark. Wenn das Gefahrguthaftungsübereinkommen mal in Kraft treten wird, dann ist die Haftung des Reeders zirka bei 220 Millionen Mark maximal. Sie sehen, daß das System schon nachzieht und auf die besonderen Gefahren auch eingeht, die sich realisieren können und daß dann dahinter schon auch die Versicherungsdeckung steht. Es geht wirklich nur um das Abschneiden des Extremfalls. Mehr ist es nicht.

Abg. Hentschel: Können Sie ausschließen, daß diese Antwort, die Sie eben gegeben haben, auch dadurch beeinflusst ist, daß Sie Justitiar im Verband Deutscher Reeder sind?

Dr. Nöll: Alles, was ich sage, kann dadurch beeinflusst sein,

(Heiterkeit)

weil das mein tägliches Geschäft ist. Ich kann mich ja nicht neutralisieren. Das geht nicht. Ich versuche, Ihnen das nur nach bestem Wissen und Gewissen zu beantworten. Ich denke nicht, daß ich hier unverhältnismäßig Reederinteressen nur so darlege.

Abg. Hentschel: Als jemand, der eng mit dem Verband Deutscher Reeder verbunden ist, sind Sie sicherlich auch vertraut mit den Vorgängen um die Ratifizierung bzw. Nichtratifizierung des Abkommens von 1989, des Bergungsabkommens.

Dr. Nöll: Deshalb sagte ich am Anfang erstens mal, daß ich auch für den Verband tätig bin. Ich will Ihnen das ja nicht verschweigen, sondern ich sage es Ihnen. Und zweitens, wenn ich damals „wir“ sagte, dann meinte ich insbesondere „wir als den Verband“. „Wir“ heißt sogar, ich selber bin zweimal im Justizministerium gewesen. Wir haben zweimal im Justizministerium darum gebeten, diese Abkommen zu ratifizieren. Ich sage es noch mal, der rechtspolitische Hintergrund ist der – Ihre Frage zeigt das ja auch –: Aktualisierte Abkommen mit vernünftigen Inhalten und den richtigen Instrumentarien schützen doch auch die Schifffahrt vor weitergehenden Ansprüchen. Deshalb

kann es nur in unserem Interesse liegen, daß die internationale Rechtslage up to date ist. Was aber dazu gehört und nicht vergessen werden darf, unser Interesse ist vor allen Dingen auch, als Schifffahrt allgemein, nicht nur Reederverband, daß das Einheitsrecht, um das es hier ja geht, also völkerrechtliche Verträge, insbesondere mit öffentlich-rechtlichem oder zivilrechtlichem Inhalt, daß dieses Einheitsrecht auch unsere Schifffahrt in anderen Staaten schützt. Deshalb ist praktisch dieses US-System so ein Ausreißer, weil Sie da nicht mehr richtig kalkulieren können. Wenn Sie mit einem Schiff da hinfahren, dann haben Sie eine Deckung mit der praktisch anzunehmenden unbeschränkten Haftung von 500 Millionen Dollar, und die Containerschiffe, sag ich mal, die da im Linienerverkehr fahren, sind bis 700 Millionen Dollar gesichert. Wenn die in einen Tanker reinfahren, nehmen wir „Exxon Valdez“, um das aufzugreifen, und es würde ein solches Desaster passieren, dann haften die mit ihrem Club und ihrer international group, die dahintersteht, und den Rückversicherern. Dann haften sie in der Tat in den USA unbeschränkt. Das hat dann aber auch tiefe Folgen, wenn es dazu kommt, auch für das Versicherungssystem, was ich ja schon mal erwähnte.

Abg. Hentschel: Hat dieses System in den USA die Wirkung, daß die Reeder, wenn sie Schiffe in die US-Gewässer schicken, ihren Kapitänen die Anweisung geben, dort vorsichtiger zu sein?

Dr. Nöll: Das bezweifle ich. Ich kann es nicht sagen, aber das möchte ich mal abschließen. Die Anweisung dürfte immer dieselbe sein, nämlich das Schiff sicher hin und zurück zu bringen.

Abg. Hentschel: Aber das US-System macht schon Eindruck auf die Reeder?

Dr. Nöll: Das hat sehr großen Eindruck gemacht. Insbesondere deshalb, weil es ja diese ganzen von mir geschilderten Regelungen in Frage stellt. Wenn man das weltweit tut, dann ist sozusagen das gegenwärtige System

perdu. Und das bedeutet dann aber auch im Rückschluß, daß ganz andere Kosten auch auf die Schifffahrt zukommen, sprich also dann aber auch auf die Verladerschaft zukommen. Es bleibt ja dann nicht nur bei den Reedern hängen. Sie können sicherlich entgegensetzen – und gegen diesen Einwand gibt es überhaupt keinen Widerspruch –, mit der Haftungsbeschränkung – es ist so, es ist im Moment auch so gewollt – sozialisieren Sie bestimmte Kosten. Es ist so. Alles was darüber hinausgeht, es ist objektiv einfach so. Wir haben hier schon mal versucht, differenziert an die Sache heranzugehen. Ist das nun Teufelswerk, oder gibt es Gründe dafür? Das will ich Ihnen überlassen. Aber ich habe nur mal versucht, die beiden Seiten ein wenig darzulegen.

Abg. Hentschel: Könnte die Tatsache, daß es eine unbeschränkte Haftung gibt, zum Beispiel Einfluß darauf nehmen, daß die Tanks auf den Schiffen stärker, sicherer, mit mehr Wandungen und so weiter. gebaut werden?

Dr. Nöll: Das glaube ich nicht so ohne weiteres. Im übrigen könnte man dazu noch sagen, ist das nicht unbedingt nötig, um zu solchen Ergebnissen zu kommen. In der IMO, insbesondere im „Maritime Safety Committee“, wird praktisch jeden Tag an der Verbesserung der Schiffssicherheitsvorschriften, also insbesondere der Bau- und Ausrüstungsvorschriften gearbeitet. Man geht sogar immer mehr dazu über, wie zum Beispiel bei RoRo-Schiffen, daß man nicht nur sagt, ab bestimmter Kiellegung neue Schiffe werden davon erfaßt, sondern zunehmend geht man sogar dazu über, auf alte Schiffe zuzugreifen.

Erlauben Sie mir noch einen kleinen Hinweis, um Ihnen noch mal ein Gefühl für die Dimensionen zu vermitteln. Wir sind ja hier in Schleswig-Holstein. In Schleswig-Holstein gibt es ja auch eine ganze Reihe kleinerer Schifffahrt, insbesondere Passagierschifffahrt. Dieses Haftungsbeschränkungssystem gilt auch für die Passagierschifffahrt. Es

gibt bisher eine Obergrenze für die Haftung für Passagierschäden. Die liegt in D-Mark umgerechnet zur Zeit noch bei 50 Millionen Mark. Maximal müßte also eine „Pellwormer Neue Dampfschiffahrtsgesellschaft“ haften, wenn eine bestimmte Zahl von Passagieren umkommen würde, bei einem bisher zum Glück nie eingetretenen Extremfall. Wenn das 76er Haftungsbeschränkungsübereinkommen in Kraft tritt, dann wird diese Obergrenze fallen. Dann gelten nur noch die Haftungsbeschränkungen, die wir auch aufgrund eines internationalen Übereinkommens, aber summenmäßig ausgedehnt haben, für jeden einzelnen Passagier. Wenn Sie dann, nur um mal die Dimension zu schildern, ein großes Passagierschiff nehmen würden, das klein ist, aber viele Passagiere aufnehmen kann, dann wären Sie bei 1000 Passagieren in einer Größenordnung von 300 Millionen Mark. Und das in der Wattschiffahrt. Ich will Ihnen nur sagen, es gibt viele Entwicklungen, wo man wirklich nicht sagen kann, da hat man jetzt die Zeit verschlafen oder man nimmt nicht auf die Realitäten Rücksicht.

Abg. Hentschel: Aber wenn ich Sie richtig verstehe, dann ist ja durchaus die Haftungsbeschränkung ein Vorteil für die Reeder, ökonomisch.

Dr. Nöll: Richtig, ja und Kalkulierbarkeit.

Abg. Hentschel: Und das bedeutet doch auch, daß ökonomisch gesehen, das alte Abkommen, ich glaube von 76 war das,

Dr. Nöll: Ja.

günstiger war, ökonomisch, für die Reeder als das Abkommen von 89.

Dr. Nöll: Richtig. Nein, von 96 jetzt, also die Aufstockung um das 2,4fache. Das ist richtig so. Aber ich hatte ja versucht, Ihnen zu schildern, weil ja solche Einwände kommen gegen die Haftungsbeschränkung, sollte es auch sozusagen immer aktualisiert werden. Es sind 20 Jahre rum gewesen. Da haben Sie erst mal einen inflatorischen Verlust.

Aber es ist mehr gewesen als nur der Ausgleich der Entwertung der Geldes, sondern es ist eine zusätzliche Anhebung gewesen, insbesondere bei kleinen Schiffen. Wenn wir Küstenmotorschiffe nehmen von ein paar hundert BRZ, dann sind nach diesem Übereinkommen die Haftungsbeträge bis zum Fünfzehnfachen höher. Da wurde auch immer das Argument gebracht, ja das Risiko eines kleinen Schiffes kann doch genauso groß sein wie von einem großen Containerschiff. Und trotzdem ist die Haftungsbeschränkung immer nach der Bruttoreaumzahl des Schiffes bemessen. Da sind Sie mit ein paar hundert natürlich in einer anderen Relation als bei 50.000, sag ich mal.

Abg. Hentschel: Jetzt noch mal zum Abkommen. Herr Nöll, können Sie ausschließen, daß es von seiten der Reeder Einfluß auf die Bundesregierung gegeben hat, die Ratifizierung eines dieser beiden Abkommen zu verschieben oder zu verzögern?

Vorsitzender: Das gehört glaube ich hier nicht zum Gegenstand.

Dr. Nöll: Ich kann es ja beantworten. Ich sage noch mal, genau das Gegenteil ist der Fall. Ich sage ja, jetzt mal als Reederverband, wir sehen doch diese rechtspolitische Situation. Also können wir doch nicht da hingehen und wirken daran mit auch im Rahmen der IMO über unsere internationalen Verbände, wir unterstützen das, und am Ende sagen wir, ratifiziert das mal nicht? Es ist genau das Gegenteil.

Abg. Hentschel: Wieviel Staaten haben bisher das Abkommen von 1989 ratifiziert?

Dr. Nöll: Ich weiß nicht, was Sie durcheinander bringen. 89 ist das Bergungsübereinkommen.

Abg. Hentschel: Ja, das Bergungsübereinkommen.

Dr. Nöll: Fragen Sie mich nicht, wie viele es sind. Ich glaube 23.

Abg. Hentschel: Sind darunter auch europäische Staaten?

Dr. Nöll: Ja, England zum Beispiel. England hat es 1994 ratifiziert. Damit LoF 95 – daher kommt „95“, vorher war LoF 90 schon auf das alte abgestellt –, damit in LoF 95 auf englisches Recht verwiesen werden kann. Und weil in England natürlich immer die Schiedsgerichte stattfinden, ist das sozusagen das Komplettangebot des englischen Rechtsstandortes.

Abg. Hentschel: Können Sie weitere europäische Staaten nennen, die dieses Abkommen unterzeichnet haben?

Dr. Nöll: Ich habe das jetzt nicht im Kopf, ob Dänemark und Holland das auch schon haben. Sonst müßte man den Fundstellenachweis des Bundesgesetzblattes mitbringen. Ich hätte ihn mitbringen können, aber es paßte hier (gemeint ist die Mappe) nicht mehr rein.

(Heiterkeit)

Wenn Sie wollen, liefere ich Ihnen das gerne nach.

Abg. Hentschel: Ja, das wäre interessant.

Dr. Nöll: Das ist kein Problem. Ich kann Ihnen das ja schicken.

Abg. Hentschel: Wie erklären Sie sich, daß die Bundesregierung dieses Abkommen nicht unterzeichnet hat?

Dr. Nöll: Das 96er? Haftungsbeschränkung?

Abg. Hentschel: Auch das Bergungsabkommen von 1989, was ja 10 Jahre schon her ist.

(Abg. Kubicki: Ratifiziert!)

Dr. Nöll: Ich sage es noch mal so, ich habe es vorhin ja schon erwähnt.

Abg. Hentschel: - Ratifiziert, ja, das war eine Korrektur von Herrn Kubicki. Nehme ich gerne an.

Dr. Nöll: Ich meinte das auch gar nicht so salopp, wie es klang. Aber erstens mal hat das Seerecht in Bonn einen nicht so hohen Stellenwert, wenn nicht Unfälle passieren. Und zweitens gibt es ein Seerechtsreferat im Bundesjustizministerium, das muß sich mit der Binnenschifffahrt beschäftigen. Da gab es gleich zwei Übereinkommen in der letzten Zeit zu überarbeiten, nämlich auch Haftung und für Gefahrgutschäden, und das Haftungsbeschränkungsübereinkommen ist übrigens dem Seerecht angenähert worden und dann auch die Transportrechtsreform, ein etwas größeres Unternehmen, das in den letzten Jahren noch abgeschlossen worden ist. Ich sage es noch mal, uns wurde gesagt, das ist ja kein persönlicher Vorwurf an die betreffende Referatsleiterin, aber sie hat nicht die Kapazität. Die sitzt alleine und hat vielleicht einen Mitarbeiter und damit soll sie das ganze Seerecht machen. Wenn Sie das Bergungsübereinkommen ins deutsche Recht nehmen, dann heißt das nicht, mal eine Seite aufschreiben, wir ratifizieren das. Da müssen Sie das ganze HGB überarbeiten, weil wir es eingearbeitet haben. Und es wäre hier vielleicht sogar angebracht, es auch wieder einzuarbeiten. Dann müssen Sie ein drittes Seerechtsänderungsgesetz machen. Und wenn wir das machen, dann müssen wir gleich noch anderes dazutun. Wir müßten das Kapitänsrecht reformieren, wir müßten vielleicht die Schiffsgläubigerrechte und Schiffshypotheken mal an ein neues Übereinkommen anpassen, und wir müßten insbesondere auch das Passagier- und Gepäckhaftungsrecht, das jetzt nur in einer Anlage zu einem Paragraphen drin ist und ansonsten dem Übereinkommen entnommen ist, auch richtig ins HGB reinsetzen oder wenigstens einen Verweis machen.

Ich will damit nur sagen, dieses Unternehmen im Justizbereich ist auch schon ein aufwendigeres Unternehmen.

Abg. Hentschel: Kann man daraus schließen, daß insgesamt die Gesetzgebung in bezug auf das Seerecht in Deutschland man-

gels Bedeutung dieses Seerechts in den Augen von Bonn weitgehend veraltet ist?

Dr. Nöll: Nein. Weitgehend würde ich nicht sagen. Das betrifft vielleicht das Bergungsübereinkommen. Aber sonst, sagte ich ja, das haben andere Staaten ja auch noch nicht. Das wäre auch eine Frage der Koordination mit den europäischen Nachbarstaaten. Aber es soll ja auch nicht nur europäisch sein. Auch Japan, Kanada, Australien, sag ich mal, sind immer auch Kandidaten für solche überarbeiteten Rechte.

Abg. Hentschel: Danke, Herr Nöll, ich habe keine Fragen mehr im Moment.

Vorsitzender: Herr Kubicki.

Abg. Kubicki: Herr Kollege Nöll, obwohl ich mich trotz der sehr interessanten Diskussion, die gerade geführt worden ist, dem Gedanken nicht nähern kann, daß die Havarie der „Pallas“ etwas mit der Haftungsbegrenzung zu tun haben kann, ursächlich, habe ich zwei Fragen an Sie.

Die erste Frage ist die: Habe ich Sie richtig verstanden, ich muß den Fall schildern: Ein führerloses brennendes Schiff driftet auf die deutsche Küste zu. Habe ich Sie dahingehend richtig verstanden, daß die Gefahrenabwehr nicht durch die deutschen Hoheitsgewässer begrenzt wird?

Dr. Nöll: Ja.

Abg. Kubicki: Zweite Frage. Gibt es so etwas wie eine Abstufung? Ich muß ja immer dumm fragen, weil Sie schlau antworten dürfen. Gibt es so etwas wie eine Abstufung, daß zunächst der Reeder den Vorgriff hat, also darf er erfolglos versuchen und dann erst dürfen die staatlichen Stellen einschreiten, oder dürfen die staatlichen Stellen sofort unmittelbar, auch unabhängig mit oder ohne den Reeder einschreiten?

Dr. Nöll: Letzter Teil Ihrer Frage, ja.

Abg. Kubicki: Das waren meine beiden Fragen.

Vorsitzender: Frau Spoorendonk, zum Er-messen.

Abg. Spoorendonk: Ja, das waren auch die Fragen.

(Heiterkeit)

- Ja, ehrlich. Denn ich wollte eigentlich, ich weiß nicht, ob das erlaubt ist, ich wollte eigentlich von Ihnen noch mal eine Einschätzung hören. Denn anscheinend ist es so, daß Theorie und Praxis auseinanderklaffen und daß es einen Ermessensspielraum gibt, der nicht ausgeschöpft wird. Meine Frage ist ganz einfach und vielleicht auch ein bißchen naiv: Ist das jetzt etwas Einmaliges oder ist das Praxis? Können Sie aus Ihrer Erfahrung sagen, wie sich das so verhält?

Dr. Nöll: Was meinten Sie mit „einmalig“?

Abg. Spoorendonk: Ich meine, diese Tatsache, daß Theorie und Praxis, also es gibt eine Gesetzeslage und in dieser Gesetzeslage ist enthalten auch ein Ermessensspielraum für den Eingriff von öffentlichen Behörden und für die Einschränkung, wie heißt das des Reeder- -

(Zuruf des Abg. Kubicki)

Gibt es keine gesetzliche Grundlage?

Wenn ich Sie richtig verstanden habe, dann könnten die Behörden schon viel früher eingreifen, als sie es getan haben.

Dr. Nöll: Ja.

Abg. Spoorendonk: Und auch mit der jetzt geltenden Rechtslage hätte man auch schon, jetzt bin ich ein bißchen unsicher, ob man von staatlicher Seite auch schon Bergungsmaßnahmen hätte durchführen können, nach dem jetzt geltenden Recht.

Dr. Nöll: Ich habe ja eben auch Ja und Nein und zweimal Ja gesagt.

Abg. Spoorendonk: Ja, ja, ich bin ein bißchen langsamer als Herr Kubicki.

Dr. Nöll: Wenn ich mal einen richtigen Satz formuliere, dann meine ich, es gibt insoweit rechtlich aus meiner Sicht überhaupt gar keine Abstufung, daß zum Beispiel erst der Reeder und dann die Behörde. Rein faktisch kann man ja sagen, aufgrund auch des vorhin Erklärten: Jeder Reeder und jede Kaskoversicherung und Haftpflichtversicherung ist daran interessiert, daß das Schiff geborgen wird. Also läuft das normalerweise auch so. Wenn man als Behörde das sieht, dann kann man das ja auch tun lassen. Aber man muß es und kann es jederzeit, wie das hier ja auch so schön hieß im Bergungsübereinkommen „under control“, es ist sozusagen parallel zu dem immer auch die eigene Verantwortlichkeit der zuständigen Behörde. Sie kann es so ablaufen lassen, sie kann es beobachten, sie muß es beurteilen, und sie kann jederzeit eingreifen und sagen, so nicht, so möchte ich es haben.

Abg. Spoorendonk: Wenn ich das interpretiere, was Sie sagen, dann hört sich das an, als haben wir es hier mit einem bestimmten Behördendenken zu tun, daß eigentlich auch vom Gesetz her oder wo man eigentlich auch mit dem jetzt geltenden Gesetz anders hätte handeln können, aber daß man so ein eingefahrenes System hat. Habe ich das richtig verstanden?

Dr. Nöll: Jetzt nähern wir uns ja schon dem Tatbestand. Das wird dann schon eine Tatbestandsfrage, ob es denn richtig war, dem Reeder, sag ich mal, erst mal ein Bergungskonzept abzuverlangen und dann noch zu warten. Da muß man ein Fragezeichen hintersetzen. Das kann ich nicht beantworten. Nur, die Frage würde ich auch stellen. Ist es richtig gewesen immer, daß man es so hat ablaufen lassen, wie es abgelaufen ist? Teilweise war es ja auch allein in der Hand der Behörden oder der staatlichen Schiffe. Also der Zeitpunkt kann es ja nicht sein.

Abg. Spoorendonk: Eine letzte Frage. Ist es denn aus Ihrer Erfahrung so, daß man eher so denkt, wie es jetzt auch konkret vonstatten gegangen ist? Oder ist es aus Ihrer Erfahrung

so, daß man sehr wohl von seiten der Behörden auch breiter denkt und gleich eingreift? Ich versuche, ein bißchen vorsichtig nach der Wirklichkeit zu fragen.

Dr. Nöll: Nun müßten wir auf die Erfahrung in Deutschland zurückkucken. Zum Glück gibt es ja nicht viele Erfahrungen dieser Art. Deshalb kann ich das auch nicht beantworten. Aber ich würde sagen, es ist bestimmt nicht abwegig – das ist eine Meinung bitte –, wenn man den Reeder und professionellen Berger das Ganze erst mal anfassen läßt und das Ganze immer beobachtet und bereit ist, auch eingreifen zu können. So würde ich das formulieren. Das hilft zwar nicht viel weiter. Aber es zeigt noch mal, es gibt nicht den Vorrang der Bergungsmaßnahmen des Reeders.

Vorsitzender: Herr Benker.

Abg. Benker: Daran unmittelbar anknüpfend. Dann tritt der Bund allerdings oder der Staat, Sie haben das ja nicht getrennt, insofern als Bewerber auf oder ist er hier nur substituiert tätig? Das heißt, er kommt hin und sagt, bugsier hier, Leine los, ich mache das bitte für mich, denn ich kriege ja auch erstattet – im Hinterkopf –, dann ist ja hier jede staatliche Stelle gegenüber den Bergern am Wettbewerb beteiligt.

Dr. Nöll: Da haben Sie recht. Dieses Problem ist dann mit eingeschlossen. Deshalb sage ich ja, normalerweise läuft das erst mal so ab, wie der Reeder das mit dem Berger kontrahiert hat. Und nur für den Fall, daß das als unzulänglich angesehen wird, kann man eingreifen. Aber Sie haben recht, in dem Fall hier hatte man ja einen gecharterten eigenen Schlepper oder auch eigene Staatsschiffe. Und die Möglichkeit besteht natürlich auch, daß eine solche Situation eintritt. Allerdings ist das bisher nicht von praktischer Relevanz gewesen. Es ist eher eine bestehende Möglichkeit.

Abg. Benker: Im Streit der Auseinandersetzung, wer zahlt die Kosten, daß ein ziviler

Berger dort hinläuft und der Staat hat eingegriffen?

(Abg. Abg. Kubicki: Er selbst!)

Nein, wer zahlt? Er kommt nicht zum Einsatz, aber er fährt dort hin.

Dr. Nöll: Das zählt nicht. Das kriegt er nicht ersetzt.

Abg. Benker: Zweite Frage. Gibt es im Rahmen der Bergung auch ein Hafenzugangsrecht?

Dr. Nöll: Ja, das läßt sich im Grunde genommen auch aus der Seerechtskonvention generell ableiten, daß sie Nothäfen anlaufen dürfen. Das heißt also, die Staaten sind auch verpflichtet, Schiffe in Notlagen in ihre Häfen hineinzulassen. Wie alles im Leben ist das natürlich auch nicht uneingeschränkt. Darüber kann man streiten, ob eine solche Notlage vorgelegen hat. Ich nehme an, Sie denken da an den Weg nach Esbjerg, der dann abgebrochen werden mußte. Das ist, im Prinzip ja, aber eine Einzelfallfrage, ob die Dänen das zu Recht abgelehnt haben.

(Zuruf des Abg. Kubicki)

- Ach so, ich dachte sie hätten das abgelehnt. Gut, dann wäre das Einlaufen ohne Lotsen eine Gefahr gewesen in den Gewässern vor Esbjerg. Aber bitte, das sind Fragen, die man mit nautischem Sachverstand beurteilen muß, den ich nicht habe.

Abg. Benker: Sie haben den Originaltext mit „under control“ genannt. Das bedeutet ja im Englischen auch Führen, das ist ja nicht nur die Kontrolle.

Dr. Nöll: Ja, ja, beides.

Abg. Benker: Ist das so stark ausgeführt, daß tatsächlich die staatliche Stelle zu führen hat, oder wird das so gesehen, daß das nur eine Kontrolle ist?

Dr. Nöll: Sie kann es. Das ist damit gesagt. Ob sie es tut, es wird ihr die Möglichkeit

eingeräumt oder bestätigt, ob sie es tut, Seeaufgabengesetz, und da meine ich klar, ja.

Vorsitzender: Herr Hentschel.

Abg. Hentschel: Wenn das ZMK erfährt, daß sich ein Schiff westlich von Esbjerg in einer Notlage bewegt bei Nordwestwind, so daß also die Gefahr besteht, daß das Schiff in deutsche Gewässer an die Küste treibt, dann kann das ZMK die Entscheidung treffen, dort einzugreifen, ein Schiff hinzuschicken und das Schiff zu bergen?

Dr. Nöll: Das wäre doch bestimmt bei jedem Schiff, auch bei dem harmlosesten, meine ich, ein ausreichender Grund, um zuzugreifen. Ich kann Ihnen gerne auch noch mal aus der Seerechtskonvention zitieren, nur kurz. Da heißt es nämlich:

„Dieser Teil berührt nicht das Recht der Staaten nach Völkergewohnheitsrecht, aufgrund völkerrechtlicher Verträge, außerhalb des Küstenmeeres dem tatsächlichen oder drohenden Schaden angepaßte Maßnahmen zu ergreifen und durchzusetzen, um die Küste oder damit zusammenhängende Interessen einschließlich der Fischerei vor tatsächlicher oder drohender Verschmutzung infolge eines Seeunfalls oder damit zusammenhängende Handlungen zu schützen, welche erwartungsgemäß schädliche Folgen größeren Umfangs haben können.“

Ich meine, mit der Seerechtskonvention ist es wie mit der Henne und dem Ei. Was war zuerst da? Man kann sagen, es bestätigt auch nur bestehendes Völkergewohnheitsrecht, das vorher schon vorhanden war, daß jeder Staat berechtigt ist, gegenüber fremdflaggen Schiffen Maßnahmen zu ergreifen, wenn hier solche Gefahren drohen. Sie sehen an der Seerechtskonvention auch, und der folgen dann auch die Übereinkommen und hätten es auch so getan, es ist in punkto Umweltschutz und Vermeidung von Umweltschäden sehr, sehr viel hier drin. Das ist, wenn man so will, die Sicherheit der Seeschifffahrt als solche, nämlich auch für Schiff und Besatzung eigentlich das zweite funda-

mentale Prinzip der Schifffahrt, nämlich umweltgerechte Schifffahrt zu betreiben.

Abg. Hentschel: Ich danke Ihnen für die Antwort.

Vorsitzender: Frau Franzen.

Abg. Franzen: Ich habe noch eine Frage. Sie haben vorhin, wenn ich das richtig mitbekommen habe, den ISM-Code, der 2002 in Kraft tritt, genannt. Da ging es um das Thema Kommunikation. Uns ist aufgefallen bei Befragen von Kapitänen ausgeflaggter Schiffe, daß es eben zum Teil nicht gewährleistet ist, daß man da untereinander kommuniziert, so daß man Rollenspiele wie Brandbekämpfung unter Umständen auch nicht durchführen kann. Würde dieses Abkommen da hilfreich sein, oder gibt es etwas anderes, was da hilfreich sein kann?

Dr. Nöll: Sie meinten jetzt die Kommunikation auf dem Schiff innerhalb der Besatzung und nicht mit dem Land.

(Zuruf der Abg. Franzen)

Wenn es hier Mängel geben sollte, dann sind genau diese Instrumente dagegen gerichtet. Also der ISM-Code legt darauf, sag ich mal, großen Wert, daß das gewährleistet ist und insoweit wird er solche Dinge auch bekämpfen. Es wird stärker in den Vordergrund gehoben. Sie haben recht, weil ja immer wieder im Zusammenhang mit solchen Schiffen von bunt zusammengewürfelten Besatzungen – das ist ein beliebter Ausdruck – gesprochen wird und man sich dann fragt, sind das „Taubstümme“ auf den Schiffen, so hört es sich manchmal an. Aber es ist in jedem Falle richtig, die rechtliche Zielrichtung ist auch heute schon und muß hierdurch noch stärker zum Ausdruck kommen, auf die Kommunikation in mindestens einer gemeinsamen Sprache gerichtet sein. Das würde in der Schifffahrt natürlich heißen, alle müssen sich untereinander in Englisch verständigen können.

Ich erwähnte ja vorhin ein zweites Übereinkommen, dieses „Oil Pollution Preparedness and Response“-Übereinkommen, weltweites Übereinkommen. Das geht genau auch in diese Kerbe rein. Es müssen Notfallpläne da sein, die natürlich insbesondere auch wieder an der Kommunikation hängen. Sie müssen von den Leuten verstanden werden, und sie müssen auch ausgeführt werden können, indem sie dann natürlich den Anweisungen der Schiffsführung folgen können. In der Beziehung ist auch die Rechtslage nicht überholungsbedürftig. Die Wirklichkeit manchmal schon, das ist gar keine Frage.

Abg. Franzen: Können Sie etwas sagen zu der Kritik der Kapitäne. Es gibt ja auch das andere Mindestnormverfahren für Seeleute mit Wachdienstaufgaben, das Sie genannt haben. Es gibt ja schon Standards, auch für die Qualifikation. Können Sie etwas sagen zu den Aussagen der Kapitäne, daß wir eine eher Papierformqualifikation haben und daß es kein Controlling gibt in der Beziehung, außer daß die Papiere kontrolliert werden?

Dr. Nöll: Da müssen Sie, wenn Sie es genau wissen wollen, sich mit der Hafenstadtkontrolle unterhalten. Das ist richtig, da müssen Sie erst mal die Dokumente vorlegen. Und nur wenn es einen Anschein gibt dafür, daß die Lage an Bord nicht mit den Dokumenten übereinstimmt, dann hält man ein Schiff fest und überprüft sozusagen die Übereinstimmung der Wirklichkeit mit den Dokumenten. Die Vorsorge ist getroffen und ich würde nicht generell sagen, daß das alles nur, daß das Papierform ist. Das sehe ich nicht so.

Vorsitzender: Herr Kubicki.

Abg. Kubicki: Herr Kollege Nöll, bei der Frage von Herrn Benker ist mir etwas in den Sinn gekommen. Bergung ist ja nicht immer identisch mit Gefahrenabwehr, nicht immer identisch. Es gibt ja auch Lagen, in denen geborgen werden kann, ohne daß eine konkrete Gefahr besteht für überragende Gemeinschaftsgüter. Ich weiß nicht ganz genau, ob Sie sachverständig genug sind, mir diese

Frage zu beantworten, aber ich vermute das mal.

Die Frage der staatlichen Führung wächst nach meiner Einschätzung um so stärker, je größer die Notwendigkeit der Gefahrenabwehr ist. Das heißt, bei einer Polizeimaßnahme der konkreten Gefahrenabwehr kann und muß oder darf ich mich eigentlich nicht darauf verlassen, welche privaten Dritten sonst noch ich beteilige. Ist das eine - -

Dr. Nöll: Sie haben das ja schon mal angesprochen. Das ist ja nur eine Variante glaube ich. Das sehe ich auch so. Wenn man das noch mal betont, es ist klar, nicht jeder Seeunfall, also das heißt zum Beispiel Ausfallen der Ruderanlage oder so etwas, bedeutet schon eine solche Gefahrensituation, die das Eingreifen rechtfertigt. Deshalb ist hier, was den Tatbestand angeht, natürlich auch darauf zu blicken, was waren denn am betreffenden Tag für Umstände, als an Bord ein Brand ausgebrochen ist. Das kommt hin und wieder vor, obwohl Feuer ist ja das Schlimmste, was die Seeleute an Bord fürchten. Ein Seeunfall im Sinne dieser ganzen erwähnten Vorschriften liegt natürlich dann schon vor, auch wenn Feuer an Bord ist. Solange die Möglichkeit besteht, daß das Ganze noch mit bordeigenen Mitteln gelöscht werden kann, hätte man sicherlich noch nicht die Situation, die jetzt ein staatliches Eingreifen aus Gründen der Gefahrenabwehr sofort rechtfertigen würde. Also bitte, das ist wirklich alles eine Tatbestandsfrage. Ich kann natürlich auch nicht sagen, wie war das an dem Tag. Wir sehen, es war Sturm, der wehte auch aus der richtigen Richtung. Dann denkt man natürlich, das Schiff vertreibt ganz schnell irgendwo an die Küste. Zunächst nach Sylt – ich habe vorhin mal gekuckt – sah es ja eher aus. Dann mag das ja vielleicht schon genügen. Das sind alles Sachen, die unterliegen der Beurteilung und dem Ermessen der zuständigen Behörden. Sie können richtig oder falsch sein, aber vom Prinzip her müssen sie es beurteilen.

Vorsitzender: Schönen Dank, Herr Dr. Nöll. Sie haben uns die letzten 120 Minuten wertvolle Informationen und Hinweise für unsere weitere Arbeit gegeben. Es liegen keine weiteren Fragen vor. Ich bedanke mich und wünsche eine gute Heimreise nach Hamburg.

Wir machen fünf Minuten eine technische Pause und werden dann den Zeugen Zacher vernehmen.

(Unterbrechung: 12:00 bis 12:05 Uhr)

Vorsitzender: Ich möchte jetzt die Sitzung fortsetzen. Gespräche auf der Zuhörerbank bitte ich draußen zu führen.

Vernehmung der Auskunftsperson Karl Otto Zacher

Herr Zacher, 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 noch nicht vor, es sei denn, Sie haben sie bereits mit.

Zacher: Ich habe sie mit.

Vorsitzender: Danke schön.

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

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

Sie müssen damit rechnen, daß Sie Ihre Aussage vor dem Ausschuß beeden müssen. In diesem Zusammenhang weise ich Sie - 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, Herr Zacher, erfolgt nicht aus Mißtrauen Ihnen gegenüber, sondern weil ich dazu gesetzlich verpflichtet bin.

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

Wohnort und Ihren Beruf mitzuteilen. Herr Zacher, Sie haben das Wort - und entschuldigen Sie noch einmal, daß Sie im Zeitplan mit etwas Verzögerung drankommen; ich hoffe aber, daß wir das entsprechend noch gemeinsam regeln können.

Zacher: Mein Name ist Karl Otto Zacher.

Vorsitzender: Können Sie das Mikro bitte bedienen, damit wir die Angaben auf dem Tonträger festhalten können?

Zacher: Mein Name ist Karl Otto Zacher. Ich bin in Bremen-Vegesack geboren am 4. Februar 1934. Damit bin ich jetzt 65 Jahre. Ich werde Ende dieses Monats aus dem aktiven Dienst ausscheiden.

Die Aufgabe des Amtsvorstands beim Wasser- und Schiffsamt Cuxhaven fülle ich seit dem 1. Oktober 1977 aus, das heißt, bald 21 Jahre und 5 Monate. Ich habe, wir haben in dieser Zeit einiges an Unfällen auf der Elbe und in der Nordsee erlebt und abgehandelt. Ich stehe jetzt Ihnen selbstverständlich in diesen Fragen gern zur Verfügung, es sei denn, Sie brauchen zur Person noch weitere Auskünfte, zum Beispiel meinen Werdegang und so weiter.

Vorsitzender: Nein, das ist nicht erforderlich.

Herr Zacher, ich danke Ihnen.

Ich möchte dann mit dem Beweisthema beginnen. Schildern Sie uns hier Entsprechendes. Welche Maßnahmen hat das ZMK nach Bekanntwerden der Havarie der „Pallas“ ergriffen, um eine Strandung zu verhindern?

Zacher: Die Meldungen über die Havarie oder über den Seeunfall der „Pallas“ waren am Anfang dürftig. Am 25. Oktober 1998 um 17:31 Uhr wurde uns von der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger, dem MRCC Bremen, nur die Frage gestellt: Habt ihr Schiffe in der dortigen Gegend? Das heißt, wo sich die „Pallas“ zu dem Zeitpunkt aufhielt. Die Antwort war: Nein. Fünf Minuten später, um 17:36 Uhr meldete sich

MRCC Bremen erneut beim ZMK und sagte: Feuer unter Kontrolle; Unterstützung durch Küstenwachzentrum nicht mehr erforderlich! - Wir haben diese Auskunft so genommen, wie sie war und wie wir es auch immer tun. Wenn wir so klare Angaben bekommen - keine Hilfe notwendig -, dann tun wir auch nichts.

Am nächsten Tag, am 26. Oktober um 5:05 Uhr, teilte das MRC weiter mit: Bergung der Besatzung des brennenden Havaristen durch dänischen und deutschen Rettungsdienst abgeschlossen; 16 Seeleute gerettet, davon einer schwer verletzt; einer tot; Schiff treibt brennend mit noch laufender Maschine, jedoch mit Propellerschub null in Richtung Westküste Schleswig-Holstein; 20 Grad Ruderlage; dänischer Schlepper „Nordsee“ - das war damals die Auskunft, heute weiß ich, daß es „Nordsjøen“ heißt, im Dänischen - vor Ort; Rettungskreuzer „Minden“ der Deutschen Gesellschaft auf der Rückfahrt nach Sylt; Rettungsmaßnahmen werden von Dänemark koordiniert!

Auch das war zu dem damaligen Zeitpunkt für uns noch kein Anlaß, besondere Unruhe zu haben. Es war ein dänisches Schiff vor Ort. Ein Schiff der Deutschen Gesellschaft zog sich sogar zurück. Also war für Dramatik und Hektik in dem Moment nichts notwendig.

Um 7:19 Uhr teilte dann der MRCC Bremen mit: „Pallas“ auf der und der Position - ich spare mir die genauen Zahlenangaben -; dänisches Rettungsboot wegen eines - - Jetzt wurde zum erstenmal gesagt: Rettungsboot.

Vorsitzender: Herr Zacher, ich darf fragen, welche Uhrzeitnormung Sie benutzen. UTC?

Zacher: Das sind hier Ortszeiten - Ortszeit Cuxhaven -, wenn die Meldungen eingehen.

Vorsitzender: Wir sind jetzt beim 26.10.

Zacher: Das war jetzt schon der 26., 7:19 Uhr. Dänisches Rettungsboot wegen eines weiteren Seenotfalls im dänischen Gebiet

abgezogen. Driftrichtung der „Pallas“: Sylt. Das war für uns die Meldung, jetzt aktiv zu werden. Es war ein Havarist auf der Nordsee. Und das bisher von uns als ausreichend angesehene Hilfsfahrzeug war abgezogen worden; es sollte nicht, sondern war schon abgezogen worden - so die Meldung.

Daraufhin haben wir um 7:32 Uhr, also wenige Minuten später, der „Mellum“ die Order gegeben: Auslaufen aus der Jade zum Havaristen. Die „Mellum“ lag zu der Zeit bei der Tonne 31 auf der Jade vor Wind oder vor Sturm.

Der Wetterbericht um 8:00 Uhr an der Deutschen Bucht: West 7, abnehmend 6, Sturmböen, 4 m See. Die „Mellum“ ist um 7:50 Uhr ankeraufgegangen und zum Havaristen gelaufen.

Nun muß ich ein bißchen was einschieben, um das am Ende irgendwie verständlich zu kriegen. Parallel zu dieser Geschichte lief der Seenotfall „Ruby XL“. Die „Ruby XL“ war am Samstag, dem 24. Oktober - - Etwa um 22:30 Uhr hatten sie sie gemeldet über ein Telex bei der Lotsenbrüderschaft Elbe. Die Brüderschaft hatte uns nach einigen Minuten das weitergegeben. Die lag mit Maschinenschaden etwa 30 Seemeilen vor der Demarkationslinie Deutschland-Holland vor der holländischen Küste und forderte oder bat um Schlepperassistenz, um Schlepperhilfe.

Wir haben nach wenigen Minuten am 24. abends die „Oceanic“ dorthin geschickt. Die war etwa um 5:00 Uhr am nächsten Tag, also am 25., dort vor Ort. Es hat einiges Hickhack gegeben, ehe das Schiff die Hilfe angenommen hat. Aber die „Ruby XL“ war in diesen Stunden inzwischen um Mitternacht oder um 6:00 Uhr morgens weiter in Richtung Osten getrieben durch den Wind. Und etwa gegen 10:00 Uhr hat sie die Demarkationslinie Holland-Deutschland überschritten. In dem Moment war dann auch sowohl der Kapitän der „Ruby XL“ bereit, die Hilfe anzunehmen. Die „Oceanic“ hat ihn dann dort auf den Haken genommen und Richtung Osten nach Bützfleth geschleppt.

Das war der Auftrag: Es geht jetzt nach Bützfleth.

Man war noch in der Nacht vor der Elbemündung. Uns war das damals zu gefährlich, bei Nacht sie in die Elbe hineinlaufen zu lassen bei einem doch stark gierenden Anhang. Der Kapitän der „Oceanic“ hat gesagt: Ich konnte ihn teilweise nicht ganz von hinten sehen; soweit pendelte das Schiff aus, aber es hatte große Bewegungen gemacht. - Die Elbe - wer das kennt, weiß, daß die Mittelrinne eine nur noch 500 m breite Baggertrasse hat, noch weiter oberhalb wird es noch weniger; da konnten wir es also nicht zulassen, bei Dunkelheit ohne weitere Hilfsfahrzeuge da hineinzugehen. Wir haben ihn also kurz aufdrehen lassen und sind dann mit Tageslicht in die Elbe eingelaufen.

Um 9:00 Uhr passierte dann die „Oceanic“ mit dem Anhang „Ruby XL“ das Feuerschiff „Elbe“. Abstand etwa 4,3 Seemeilen. Die Assistenzschlepper, die wir zwischenzeitlich für „Ruby XL“ bestellt hatten oder durch die Agentur haben bestellen lassen - „Bugsier 15“ und „Bugsier 14“ -, warteten zwei Seemeilen oberhalb des Feuerschiffs und haben sich dann des Verbandes angenommen.

Wir hatten weiter für die „Ruby XL“ die „Neuwerk“ vor Ort dort als Stand-by- oder Assistenzschiff. Nachdem nun die Meldung von der „Pallas“ gekommen war, haben wir auch die „Neuwerk“ etwa um halb zehn in Marsch gesetzt Richtung Norden, um neben der „Mellum“ mit der „Neuwerk“ Hilfe zu leisten. Um genau 9:40 Uhr haben wir die Einsatzorder gegeben.

Bis zu diesem Zeitpunkt war auch noch ein holländischer Schlepper, die „Wouter“, mit dem Schleppverband „Ruby XL“ mitgelaufen. Die hatten unterwegs gefordert: Übergebt uns dieses Schiff! - Wir haben das immer abgelehnt wegen der Wetterverhältnisse, weil es einfach nicht verantwortbar war, bei Windstärken 8, 9, 10 und bei 5, 6, 7 m See so ein Schiff einfach loszuschmeißen und dem anderen zu übergeben. Das hätte man überlegen können, wenn man es geschafft

hätte, während des Schleppvorgangs eine zweite Leinenverbindung aufzubauen. Aber zu diesem Tun ist es gar nicht gekommen. Man ist immer nur mitgefahren und hat diese Forderung gestellt.

Ich unterstelle oder wir alle unterstellen: Die Forderung war nicht ernsthaft. Es ging nur darum, daß er seinem Auftraggeber, mit dem er einen Lloyd's-open-Vertrag hatte, sagen konnte: Ich habe mich bemüht. - Ich kann mir einfach nicht vorstellen, daß ein Kapitän, besonders eines Bergungsschleppers, ernsthaft verlangt, so etwas loszuschmeißen.

Ich mache jetzt die Anmerkung - - Es ist sehr oft moniert worden: Warum habt ihr als ZMK, als Wasser- und Schifffahrtsamt Cuxhaven die „Oceanic“ nicht auch zur „Mellum“ geschickt? Ich kann es hier nur wiederholen: Ich empfinde es auch heute noch als unverantwortlich oder würde es als unverantwortlich empfinden, wenn ich diese Weisung gegeben hätte beim Feuerschiff „Elbe“ bei Windstärke 7 bis 8 und 3 bis 4 m See, der „Oceanic“ zu sagen: Schmeißt die „Ruby XL“ los! Ein Schiff mit 227 m Länge, 32 m Breite, 10,67 m Tiefgang und 48.000 t Bauxit im Bauch. Wobei das Bauxit nicht das Gefährliche war; aber wenn wir wissen, daß die „Pallas“ etwa 700 oder 800 t Treibstoff im Bauch hatte, dann hatte dieser mindestens dreimal so große Dampfer auch wahrscheinlich die dreifache Menge an Treibstoff, also an Schweröl oder Leichtöl und an Schmierstoffen, an Bord. Wenn das mit diesem Schiff in der Außenelbe auf „Neuwerk“ beziehungsweise auf Scharhorn Riff etwas passiert wäre, dann wären erheblich größere Mengen Öl ins Wasser gelangt, als es bei der „Pallas“ passiert ist.

Vor diesem Hintergrund gab es für mich, für uns überhaupt keine ernsthafte Überlegung, an ein Umspannen an dem Punkt zu denken.

Dann haben wir also gesagt: Deshalb „Neuwerk“ auf nach Norden als Hilfsschiff für die „Pallas“!

Parallel dazu oder etwas früher ist das Fischereischutzboot „Meerkatze“ - die lagen bei Helgoland - weiter nach Norden gelaufen. Alle drei Schiffe sind gegen 14:00 Uhr - „Meerkatze“ war ziemlich genau um 14:00 Uhr vor Ort. „Mellum“ und „Neuwerk“ waren um 14:45 Uhr am Havaristen. Wir hatten dann also drei Fahrzeuge am Ort des Havaristen, von denen das eine, die „Meerkatze“, sicher nicht für das Schleppen eingerichtet war. Aber sie konnte mit ihrer Manpower, mit ihrer Kenntnis und ihrer Erfahrung - - Auch das sind erfahrene Seeleute. Die haben zwar nicht das Schleppen zum Beruf, aber wenn sie früher auf die Fahrzeuge der Fischereiflotte gegangen sind - heute gibt es ja gar nicht mehr so ganz viele davon -, dann haben sie unheimliche Erfahrung, was das Umgehen mit Booten, was das Herüberfahren von Leuten oder die Bergung und das Helfen von Besatzungen angeht.

Die waren also vor Ort. Das erste, was unsere Leute getan haben, nachdem sie das Fahrzeug „Pallas“ in einem brennenden Zustand gesehen haben - - Sie haben gesagt: Wir müssen jetzt zwei Dinge tun. Wir müssen selber löschen, und wir müssen Feuerwehrleute anfordern. Feuerwehrleute aus Cuxhaven. Und für das Löschen nehmen wir unsere eigenen Einrichtungen und beide Schiffe. „Mellum“ und auch „Neuwerk“ sind dafür gut ausgerüstet. So müssen wir ansetzen, um den Brand auf dem Schiff zu löschen.

Um 14:50 Uhr, also wenige Minuten nachdem „Mellum“ und „Neuwerk“ beim Havaristen eingetroffen waren, also fünf Minuten genau, hat der ZMK Kontakt zur Feuerwehr in Cuxhaven aufgenommen und gleichzeitig zu SAR, die wir brauchten, um die Leute einzufliegen. Die SAR war aber schon früher angesprochen worden, weil wir vermuteten, daß wir so etwas brauchen, nämlich Hilfe beim Fliegen, beim Einfliegen. Der SAR hatte sich darauf schon eingerichtet. Nur so ist es zu erklären, daß schon eine gute halbe Stunde später, nämlich um 15:35 Uhr, der SAR-Hubschrauber in Cuxhaven mit sechs

Feuerwehrleuten nach Norden starten konnte.

Um 16:35 Uhr, also nach etwa einer Stunde, wurden die sechs Feuerwehrleute auf „Neuwerk“ abgesetzt. Das heißt, die Feuerwehrleute haben es auch so eingeschätzt, obwohl inzwischen schon Brandschutz- und Löschmaßnahmen getroffen worden waren, besonders von der „Mellum“. Das Feuer war in einem Moment einmal ziemlich heruntergekämmt worden, so daß es nicht als möglich angesehen wurde, Feuerwehrleute direkt und unmittelbar auf der „Pallas“ abzuwischen.

Sie haben, soweit ich weiß, gleich noch den Chef der Cuxhavener Feuerwehr, Herrn Gillert, hier. Er hat mir einmal gesagt, er persönlich hätte es abgelehnt. Seine Leute waren wild entschlossen, da herunterzugehen. Ich kann ihm nur gratulieren, daß er sich so entschieden hat.

Noch viel weniger verstehe ich Aussagen, die sagen, man hätte die Feuerwehrleute viel früher, nämlich bevor ein sicherer schwimmender Untersatz stand-by da war, auf dieses Schiff herübergeben sollen. Kein Mensch kann nämlich sagen, wie wir die wieder heruntergekriegt hätten. Es wäre aus meiner Sicht unverantwortlich gewesen, Feuerwehrleute ohne Rettungsschiffe dabei auf den Havaristen herunterzugeben. Denn wir wissen von der Nacht inzwischen durch die Erzählungen der Marineflieger, wie schwierig es gewesen ist, Leute abzugeben.

Ich habe eine Overheadfolie der Marineflieger gesehen. Ich habe die auch hier, - wenn Sie die noch einmal sehen möchten. Das muß ein furchtbarer Zustand gewesen sein, in dem sich in der Nacht die „Pallas“ befunden hatte. Es war wie bei einer Explosion, so hell und so grell war der Feuerschein auf dem Schiff.

Wir müssen einmal etwas unterstellen. Wir hatten ja gelöscht, als die Feuerwehrleute angekommen waren. Daß die sich da schon nicht mehr in der Lage gesehen haben, sich

abwünschen zu lassen - - Wie muß das vorher gewesen sein, bevor „Mellum“ und „Neuwerk“ den Brand auch nur ansatzweise abgelöscht haben! Vor dem Hintergrund sage ich: Es war absolut richtig, zunächst einmal zu erkunden: Was ist mit dem Schiff los? Um dann zu sagen: Dann holen wir uns die Rettungsmannschaften, sprich speziell Feuerwehrleute, vor Ort, um, wenn möglich, zu helfen.

Meine Erfahrung von 1982, als „Ever-Level“ in der Elbemündung havarierte mit „Itapage“ und brannte, ist, daß man ein solches Feuer an Bord auf See aller Wahrscheinlichkeit nach in keinem Falle mehr löschen kann. Wir haben - das passierte ja mit der „Ever-Level“ querab von Cuxhaven auf Medemrinne, also praktisch in Sichtweise. Wir konnten aus dem Fenster gucken und sahen das Schiff brennen - - Es war nicht möglich, obgleich wir Hunderttausende von Kubikmetern Wasser über die „Ever-Level“ gekippt haben, um den Brand dort zu löschen. Wir haben das eine Woche probiert mit der Cuxhavener, mit der Hamburger, mit der Bremerhavener Feuerwehr. Das war damals ein hervorragendes Zusammenspiel. Aber es ist nicht gelungen, das Feuer vor Ort zu löschen. Wir mußten die „Ever-Level“ dann nach Brunsbüttel verholen. Wir haben sie dort an den Elbehafen gelegt. Es wurden Kistchen für Kistchen - man sagt „Schachteln“ - und Container heruntergenommen. Die wurden plattgewalzt, abgelöscht und mit dem Gräder zusammengesoben. Und dann wurde das auf Halde gefahren. Nur so war es möglich, die „Ever-Level“ damals zu löschen.

Das fand sicher nicht unter Sonnenscheinbedingungen statt, aber unter erheblich günstigeren Bedingungen vom Wetter her als bei der „Pallas“.

Wenn ich das jetzt übertrage - ich meine, man darf es übertragen; ich für mich persönlich tue es auch -, dann war es nicht möglich, da sinnvoll irgendwie Leute an Bord zu geben. Die hätte man gefährdet. Das einzige,

was zu machen war und zu vertreten war, war, eine Schleppverbindung herzustellen und dafür allerdings alles aufzuwenden an Einsatz, an Manpower, an Material, was möglich war. Das ist getan worden.

Nachdem also der wesentliche Teil des Brandes auf der „Pallas“ gelöscht war, haben sich vier Leute der „Meerkatze“ bereit erklärt, sich trotz des schlechten Wetters von einem Hubschrauber auf der „Pallas“ abwünschen zu lassen. Dieser Abwünschvorgang ist zwischen 17:00 Uhr und 17:30 Uhr, genau 17:33 Uhr - hier steht 17:02 - bei Nordwest 7 bis 8 und schwerer See vorgenommen worden. Mit diesen Leuten hat „Neuwerk“ dann versucht, ab 17:30 Uhr eine Schleppverbindung aufzubauen, indem sie ihr wirklich schweres Schleppgeschirr, einen Draht von 63 mm Durchmesser, auf den Havarierten herüberzugeben.

Nun muß man wissen, daß auf dem Havarierten nichts mehr ging. Die Maschine war inzwischen stehengeblieben. Aber auch die Stromleitungen waren sicher alle durchgeschmort. Keine Winde ging mehr. Man war nur noch auf Manpowerkraft angewiesen. Was vier Männer bewegen konnten, das konnte man noch an Bord ziehen.

„Neuwerk“ ist diese gestellte Aufgabe in der Weise angegangen, daß man erst leichte Leinen herübergeschossen hat. Die wurden von den Männern wahrgenommen und über einen sogenannten Königsroller gelegt und wieder zur „Neuwerk“ zurückgereicht - so sage ich einmal. Die schwammen dann einfach herüber. Und „Neuwerk“ hat sie aufgegriffen.

Dann hat „Neuwerk“ versucht, über den Königsroller das schwere Schleppgeschirr an Bord der „Pallas“ zu ziehen, indem sie an der leichteren Leine - - Es waren aber auch schon 80 mm dicke Kunststoffleinen, mit denen später geschleppt wurde, von der „Mellum“, das schwere Schleppgeschirr an Bord zu hieven. Man hat es geschafft, den Kopf des Schleppgeschirrs bis vor die Klüse zu kriegen.

Und dann - warum auch immer, das mag das Seeamt untersuchen; ich weiß es nicht - hat man es nicht mehr geschafft. Der Druck, der auf die Leine gekommen ist, der Zug, war so stark, daß jedenfalls der Königsroller mit einem Stück Deck aufgerollt war, dann sprang die Leine herüber, und das Schleppgeschirr schoß wieder ins Wasser.

Bei dieser Gelegenheit war „Neuwerk“ offenbar sehr dicht am Havaristen manövriert. Das ist auch wieder ein Beweis für die gute Manövrierfähigkeit dieses Schiffes, wenn man sich so dicht da herantrauen kann. Da hat sie sich das freiwerdende Kunststoffseil in die Schraube, in eine ihrer beiden Schrauben gezogen. Sie war damit nicht manövrierfähig, aber sie war behindert. Der zweite Propeller ging noch. Der Bugstrahler vorn ging noch, wobei das Bugstrahlruder kein Querstrahlruder herkömmlicher Art ist, sondern ein Pumpjet. Das kann auch zum Vortrieb oder zum Bremsen verwendet werden. Aber allein mit dem Bugstrahler, mit dem Pumpjet macht „Neuwerk“ bei ruhigem Wasser noch 6 Knoten Fahrt.

Nun war das passiert. Die Zeit war vorangeschritten. Es war bereits 19:00 Uhr geworden. In diesen anderthalb Stunden von 17:30 Uhr bis 19:00 Uhr war der ganze Verband noch weiter auf Sylt zugetrieben. Man kam jetzt schon auf die 10-Meter-Linie. Der Kapitän hat geschrieben: Wir lagen bereits in schwerer Grundsee teilweise.

Es war also höchste Zeit, etwas zu erreichen, um den Havaristen endlich anzufassen. Da „Mellum“ nebenan lag und Assistenz gegeben hatte, auch noch immer ein bißchen gekühlt hatte, gab es nur die eine Möglichkeit, zu sagen: „Mellum“ ran! „Mellum“ mit leichtem Schleppgeschirr Verbindung herstellen! - Das ist dann geschehen.

Mit den leichten Leinen ist das dann innerhalb einer halben Stunde bis zwei Minuten vor 20:00 Uhr passiert, daß „Mellum“ auf zwei 80er-Square-Linen, auf zwei Propylenleinen, die Schleppverbindung hergeschleppt hatte, dann zunächst ein kurzes

Stück Richtung See gegangen ist, wirklich senkrecht in die See, die vom Westen her anliefe. Aber wenn man senkrecht in die See läuft, dann bedeutet das auch relativ hohe und höhere Beanspruchung, als wenn man etwas diagonal durch die See läuft. Deshalb hat der Kapitän nach einer Weile gesagt: Jetzt gehe ich etwa auf 270 - man nagele mich bitte nicht auf die Zahl fest -, diagonal durch die See Richtung Helgoland. Das war die Marschrichtung, der generelle Kurs, den wir allen Schiffen gesagt hatten: Wir wollen den Havaristen in den Windschutz von Helgoland bringen. Das weitere Ziel war, ihn dann später nach Cuxhaven zum Ablöschen des Brandes an der neuen Europapier zu bringen.

Dazu muß ich jetzt sagen: Um 16:35 Uhr waren ja die sechs Cuxhaven-Feuerwehrleute auf der „Neuwerk“ abgewünscht worden. Die haben sich nicht zurückgelegt und gedacht: Nun macht mal eure Schleppverbindung. Der Herr Gillert insbesondere hat sehr viel telefoniert. Er hat einmal in Schleswig-Holstein abfragen lassen über seine Dienststelle in Cuxhaven: Gibt es bei euch Möglichkeiten, um den Havaristen dort unter Land zu bringen? Also ein Hafen in Schleswig-Holstein. Er hat weiter über Niedersachsen gesagt: Seid ihr einverstanden, daß wir nach Cuxhaven kommen? Können wir da einen Liegeplatz bekommen?

Wir sind ja in der Situation, daß wir nicht par ordre du mufti sagen können: Ihr habt den zu nehmen! Der Hafen muß dazu ja auch nicken. Das war aber zu keiner Zeit irgendwie ein Thema. Die haben genickt. Schleswig-Holstein hat gesagt: Wir können nicht. Das liegt auch nahe. Wir wären da auch mit den ganzen Dingen nicht hineingekommen. In Husum, abgesehen von den Tiefgängen, war das einfach nicht möglich. Es blieb nur der Schutz unter Helgoland, schwere Schleppverbindung aufzubauen und dann weiter nach Cuxhaven. Sicher hätte man nach Bremerhaven oder Wilhelmshaven oder Emden fahren können. Aber Cuxhaven liegt einfach nahe. Die Feuerwehr von Cuxhaven war an

Bord. Gewisse Erfahrungen waren auch da. Deshalb diese Entscheidungen für diesen Platz, für diesen Ort.

Mit dieser Schleppverbindung ist „Mellum“ dann in Richtung Helgoland gedampft, selbstverständlich mit geringer Geschwindigkeit - etwa zweieinhalb bis drei Knoten. Jede hohe Geschwindigkeit hat natürlich wieder die Belastung der Leinen erhöht. Es hat dann insgesamt 16 Stunden gedauert bis zum nächsten Tag, am Dienstag, dem 27., um genau 12:20 Uhr.

Einfügen will ich jetzt noch, daß die Leute der „Meerkatze“ noch eine ganze Weile an Bord geblieben sind, nämlich bis um etwa 21:30 Uhr. Wir hatten zunächst vor, diese Leute mit einem Hubschrauber abzubergen. Die SAR stand auch Gewehr bei Fuß, standby. Diesen Hubschrauber haben wir um 20:27 Uhr abbestellt, einmal weil die Hubschrauberleute bei Dunkelheit nicht mehr fliegen oder nur in alleräußersten Notfällen, andererseits weil die „Meerkatze“-Leute von sich aus gesagt haben: Nein, nein, wir möchten lieber mit unserem eigenen Boot, von der „Meerkatze“, abgeholt werden. Die Leute sind dann über Bord gesprungen und dort von ihren Kameraden aufgegriffen worden und abgeborgern worden.

Ich will das hier einfügen, auch wenn es nicht zur Sache gehört: Ich habe eine unheimliche Hochachtung vor den Leuten, die das getan haben.

Dann ging es weiter. Die Luken der „Pallas“ brannten. In den Berichten steht: „... stehen in hellen Flammen“. „Neuwerk“ hat, während die „Mellum“ geschleppt hat, weiter - ich sage einmal: bewußt - versucht zu kühlen. Bei den Windverhältnissen war es nämlich gar nicht so einfach, mit dem Strahl der Kanone gezielt das zu treffen, wohin man wollte. Vor allen Dingen: Der Strahl wurde vom Wind auch sehr verrissen und auseinandergebracht.

Aber, wie gesagt, man hat das getan, was notwendig war.

Jetzt füge ich noch einmal eine Zeit ein: 23:00 Uhr am 26. Oktober, da lag „Oceanic“ wieder vor Helgoland und ging dort zu Anker auf Warteposition. „Oceanic“ war nämlich bis nach Bützfleth gelaufen und war dort etwa um 18:30 Uhr entlassen worden und war dann wieder auf seine angestammte Position zurückgekehrt.

„Mellum“ hat weitergeschleppt. Es hat sich dann auch die „Alex Gordon“ gemeldet. Und zwar war es am frühen Nachmittag des 26. Sie war nämlich von ihrem Reeder geordert worden als Hilfs- und Bergungsschiff für den Havaristen. Um das auch zu sagen: Der Reeder hat sich nicht absolut verweigert, etwas zu tun, sondern er hat das getan, was man tut. Er hat herumgefragt und offenbar die „Alex Gordon“ als den Schlepper, der ihm vernünftig erschien, in England erwischt und ihn in Marsch gesetzt.

Auch dazu noch die Anmerkung: „Alex Gordon“ war auch für die „Ruby XL“ gechartert worden. Wenn wir auf die gewartet hätten, wäre es sehr spät geworden. Eventuell hätten wir dann tatsächlich die „Ruby XL“ in Borkum auf dem Strand liegen gehabt.

Um es einfach mal zu sagen: Daß der Reeder getan hat, war gut. Uns hat das herzlich wenig gekümmert, insofern: wir haben nicht deshalb gesagt, wir warten jetzt auf den, sondern wir haben unser Geschäft durchgeführt. Sowohl bei der „Ruby XL“ haben wir gesagt: Wir fahren sogar 30 Seemeilen in das holländische Gebiet hinein. Und wir haben nicht lange gefragt, ob wir das durften oder nicht durften. Wir haben es getan. Es war Not am Mann. In der gleichen Weise haben wir uns bei der „Pallas“ verhalten. Da war auch nicht die Frage, ob wir den einen gern mochten oder nicht oder ob der einen Auftrag hatte, sondern wir sind mit den verfügbaren Mitteln - - In dem Fall sind wir zu einer Lösung gekommen, die wir aus der Situation heraus für richtig hielten.

Ich sage gleich an dieser Stelle: Es wird offenbar immer wieder gesucht, mindestens in

der Presse. Einer muß ja etwas falsch gemacht haben. Ich erkläre hier für mich in aller Deutlichkeit: Erst einmal, das Wasser- und Schiffsamt Cuxhaven hat das Management da draußen gemacht. In diesem Fall, was ich ungern tue, sage ich: Das Wasser- und Schiffsamt bin ich. Wenn jemand etwas falsch gemacht hat in der gravierenden Linie, dann bin ich das gewesen. Aber ich kann bis heute noch nicht erkennen, daß grundsätzliche Dinge falsch sind. Ob man vielleicht links oder rechts herum hätte fahren können, das sei dahingestellt; das wird sicher das Seeamt bewerten oder Ihr Ausschuß oder der Ausschuß meines Ministers in Bonn. Aber von den grundsätzlichen Dingen kann ich bis heute nicht erkennen, daß da etwas falsch gelaufen ist.

„Mellum“ hat also weiter geschleppt. Weil unsere „Neuwerk“ in der einen Schraube leider die Leine hatte, haben wir ihr erlaubt, am 27. morgens um halb eins, sich in Richtung Helgoland zu verholen, um dort mit Taucherassistenz bei Tagesanbruch die Leine aus der Schraube zu entfernen. Als Ersatz dafür war die „Wilhelm Kaisen“ aus Helgoland ausgelaufen und zum Havaristen gegangen, um die Löschkaktivitäten der „Neuwerk“, die dann ja fehlten, wenn sie abzog, zu ersetzen.

Dazu muß man sagen, daß „Wilhelm Kaisen“ eine gewaltige Wasserleistung hat. Aber auch da war es so, daß sie diese große Wasserleistung für die Löschzwecke kaum zum Einsatz bringen konnte. Deshalb haben wir nach kurzer Zeit diese Versuche aufgegeben, diese Bemühungen.

Denn: der Schleppverband fuhr - ich sagte es schon - mit zweieinhalb bis drei Knoten. Diese große Wasserleistung, die aus der Kanone herauskommt, hat eine derartige Rückschlagwirkung wie ungefähr bei einer Rakete. Die Leute haben früher einmal erzählt, daß sie ein Schiff neu hatten, und sie hatten es probiert. Die machten also ungefähr fünf Knoten Fahrt, wenn sie die Feuerlöschkanone mit voller Leistung fuhren. Das heißt:

An diesem langsam fahrenden Schleppverband konnte sich die „Wilhelm Kaisen“ nicht halten. Sie konnte das Wasser nicht ins Ziel bringen. Deshalb mußte sie den Versuch des Löschens abbrechen.

Um 1:15 Uhr am 27. war „Alex Gordon“, der avisiert war, vor Ort. Er ist gefragt worden, ob er irgend etwas tun wollte. Er hat gesagt: Bei dem Wetter kann auch ich nichts helfen. Deshalb ist „Mellum“ Richtung Helgoland weitergefahren mit dem Havaristen.

Um 3:00 Uhr morgens war der Südwestwind 7 bis 8. Um 6:45 Uhr war das Feuer wieder aufgebrochen. Kühlung dringend erforderlich. Dann steht hier aufgeschrieben - so steht es in den Niederschriften -: „Alex Gordon“ wartet mit Umspannen auf Tageslicht. Ich habe dabei immer gesagt: Das war der Wunsch von „Alex Gordon“. Umspannen hätten wir immer nur zugelassen, wenn er parallel zu der bestehenden Verbindung eine andere aufgebaut hätte. Dann hätten wir selbstverständlich losmachen können. Aber es durfte nicht etwa der Eindruck entstehen: Schmeißt los, bitte, „Mellum“! Ich greife mir dann! - Das ist nie irgendwie, von uns jedenfalls, so angedacht gewesen.

Um 7:13 Uhr am 27. haben wir dann aus Cuxhaven der „Oceanic“ die Weisung gegeben, zum Havaristen zu laufen, zunächst nur mit dem Ziel, die Brandbekämpfung zu optimieren und mit ihrer Kanone das Feuer auf der „Pallas“ zu bekämpfen. Wir haben uns für die „Oceanic“ zur Brandbekämpfung deshalb entschieden, weil sie als Schiff ja erheblich schwerer ist als ein Seenotkreuzer und weil auch der Rückstoß aus seiner Kanone dann natürlich nicht diese Wirkung hat auf das Fahrzeug wie bei einem leichten Kreuzer mit dieser gewaltigen Leistung. Also er hätte da einfach besser liegen können.

Die „Oceanic“ war um 9:28 Uhr dann vor Ort, hat sich das ganze Unternehmen dort angeguckt, hat, soweit mir bekannt, auch versucht, ein bißchen das Feuer zu bekämpfen. Das war aber nicht das, was letztlich

auch die gewünschte Wirkung hatte, sondern er hat es dann auch sein lassen, weil es praktisch nicht möglich war, Wasser auf das Schiff zu bringen, auf die „Pallas“ zu bringen.

Dann ist „Oceanic“ drei Stunden parallel gefahren und hat von 9:30 bis 12:20 Uhr, also zwei Stunden und 40 Minuten, also knapp drei Stunden, auf die 20-Meter-Linie - - Um jetzt noch einmal auf die Tiefgangsverhältnisse zu kommen - - Auch „Oceanic“ - so steht es im Kapitänsbericht, der Ihnen, soweit ich weiß, vorliegt - hat keine Möglichkeit gesehen, während des Schleppvorgangs eine Leinenverbindung herüberzukriegen. Es hätte auch nur Sinn gemacht, eine schwere Leinenverbindung herüberzubringen. Auf den Propylenleinen haben wir selbst geschleppt. Das war ja nicht das gewünschte Ziel.

Deshalb haben sich die beiden Kapitäne abgesprochen und gesagt: Erst einmal müssen wir Leute herüberbringen. Ohne Menschen wäre es auf der „Pallas“ überhaupt nicht möglich, eine Verbindung herzustellen, also einfach etwas herüberschießen und dann auf der andere Seite zu ziehen. Das war es nicht. Es mußte an irgendwelchen festen Punkten, an den Pollern, an der Winde, der Schleppdraht festgemacht werden. Das ging eben nur, wenn man Menschen, Manpower, drüben hatte.

Mit dem Fahrzeug, mit dem Boot war das nicht möglich. Der Kapitän hat geschrieben: Auf der einen Seite hängt der Kran herüber. Auf der anderen Seite waren die Reelingstützen herumgebogen, teilweise schon abgeschmolzen. Die Lotsenleiter, die auf der Höhe der Luke 2 über Bord hing, endete 1,50 m über dem Wasserspiegel. Da wäre es also auch kaum möglich gewesen, da herüberzusteigen. Und wenn es möglich gewesen wäre, dann wäre man im Bereich der Luke 2, die voll in Brand stand und im Feuer war - - Es war auch da nicht möglich. Man hätte vielleicht noch ein bißchen hochkommen können, aber dann über Deck nach

achtern, und nach vorn zu kommen war zu dem Zeitpunkt unmöglich.

Deshalb hat man das verworfen und gesagt: Wir fahren weiter, bis die Leine der „Mellum“ bricht. Das steht so wörtlich im Protokoll. Das haben die beiden so abgesprochen.

Ich sage auch heute noch: Mir ist dazu auch in der Zwischenzeit keine bessere Lösung eingefallen. Ich will damit sagen: Das, was die Kapitäne draußen beschlossen und entschieden haben, trägt das Wasser- und Schifffahrtsamt Cuxhaven noch voll mit, abgesehen davon, daß wir uns auch niemals erfrecht oder herausgenommen haben, Detailentscheidungen vor Ort zu treffen. Wir haben vom Land aus gesagt: Macht das und das, fahrt Richtung Helgoland, schleppt ihn, geht auch diagonal durch die See! - Das war noch abgesprochen. Aber in welcher Weise das passiert, da einem Kapitän schlaue Ratschläge vom grünen Tisch aus, vom Schreibtisch aus zu geben, auf die Idee sind wir nie gekommen. Das war auch nicht so.

Die haben also vor Ort in Kenntnis der Sachlage, in Kenntnis der Wetterverhältnisse und der Bewegung des Schiffes ihre Absprachen getroffen.

Um 9:50 Uhr hatten wir schon 28 m/s. Das ist Beaufort 11. Also das Wetter wurde immer schwerer.

Um 12:20 Uhr ist dann, wie gesagt, die Leine gerissen. Nun war natürlich höchste Eile geboten.

Zunächst wurde „Alex Gordon“ gefragt, der ja auch da vor Ort war: Kannst und willst du anfassen? Die Antwort war: Selbstverständlich ja. Er hatte ja einen Vertrag und war seinem Auftraggeber auch etwas schuldig. Er hat dann die abgerissene Leine, die gebrochene Leine der „Mellum“ aufgefischt, hat sie auf sein Schleppgeschirr - so haben wir gesagt - draufgeknotet. Ich war nicht dabei, wie er es im Detail gemacht hat. Aber jedenfalls hat er eine Verbindung hergestellt

zu seiner wirklich schweren Leine und dem gebrochenen Schleppgeschirr der „Mellum“. Er hat kurz angefaßt, und dann war die Verbindung auch wieder gebrochen. Dann hat er es aufgegeben.

Dann ging es los. Jetzt brauchten wir Hubschrauber. Die SAR konnte uns nicht helfen. Der Hubschrauber in der Nordsee war defekt. Der Hubschrauber an der Ostsee konnte nicht freigegeben werden.

Daraufhin hat sich der BGS bereit erklärt - um 12:26 Uhr -, daß er einen Hubschrauber stellen kann. Nein, um 12:26 Uhr ist die Frage gestellt worden. Um 12:41 Uhr, also etwa 20 Minuten später, kam die positive Antwort: Wir machen das. Und um 13:31 Uhr mußte er erst nach Helgoland herüber. Er ist von dort aus gestartet.

Er hatte an Bord den ersten Wachoffizier, den Steuermann der „Oceanic“, vier meiner Leute von der „Neuwerk“. Das waren auch der erste Steuermann, der Bootsmann und zwei Schiffsmechaniker und zwei Feuerwehrleute. Die sind über die „Pallas“ geflogen. Als erster wollte der erste nordische Wachoffizier der „Oceanic“ sich abwünschen lassen. Er hat das auch gemacht. Er kam bis an das Schiff heran und ist dann, während sich das Schiff so bewegt hat und weil der Hubschrauber selbstverständlich auch nicht stocksteif in der Luft stand - - Der hat auch gewisse Bewegungen gemacht. Da ist er einmal an die Aufbauten geknallt. Wir sind heute glücklich, daß dem Mann nicht mehr passiert ist, als daß er blaue Flecken bekommen hat. Er hätte auch erheblich schlechter aussehen können.

Der Versuch, Menschen in dieser Wetterlage abzuwünschen, ist da sofort abgebrochen worden. Sie sind wieder auf die „Oceanic“ zurückgebracht worden. Man mußte eine Zeit warten. Es mußte etwas mit dem Wetter passieren. Das ist dann geschehen.

Am Nachmittag ist ein weiterer Versuch gefahren worden. Es ist gesagt worden: Wir wollen einen Mann noch einmal an Bord

geben, um den Steuerbordanker zu werfen. Hierfür ist der Bootsmann, der Schiffsbetriebsmeister unserer „Neuwerk“, ausgeguckt worden. Er ist mit einem SAR-Hubschrauber, mit der „Sea-King“ der Bundeswehr, aufgestiegen. Er ist von der „Oceanic“ herübergebracht worden auf die „Pallas“. Er wurde abgewünscht, und zwar um 17:12 Uhr. Er hat den Anker um 17:20 Uhr, also 12 Minuten später, fallenlassen, sieben Kettenlängen ausrauschen lassen. Die Kettenlänge über den Daumen ist, sage ich jetzt, 30 m. Es wurden also 200 m Kette ausgefahren. Es wurde gewartet. Der Havarist blieb - so ist der Eindruck - liegen. Und um 17:45 Uhr wurde er wieder auf der „Oceanic“ zurück abgewünscht.

Das ganze Unternehmen hat eine knappe Dreiviertelstunde, etwa 40 Minuten, gedauert.

Ich kann noch dies berichten. Ich habe meine Mannen dann gefragt, wie es denn war, als sie da draußen waren. Da hat er gesagt: Der Hubschrauberpilot hat mich gefragt, willst du da wirklich runter? Er sagte: Ja, ja, ich will. - Junge, dann machen wir das! - Er hat gesagt: Ich habe ein unheimliches Vertrauen zu den Jungens gehabt, die auf dem Hubschrauber gesessen haben. Es hat ja auch geklappt.

Nun war die „Pallas“ zu Anker. Sie verdriftete auch nicht; jetzt sage ich schon mal: zunächst nicht.

Der Kontraktsschlepper „Alex Gordon“ versuchte nun mit seinem Ankerhandlinggeschirr, die Kette zu fischen. Das hat er gemacht von 19:00 bis 23:30 Uhr. Ohne Erfolg. Obgleich gerade die „Gordon“ ein sogenannter Ankerziehschlepper ist, der erhebliche Erfahrung damit hat, Ankergeschirre zu fischen. Wer in den Riggs draußen in der Nordsee arbeitet, kann sich keine Ausreißer erlauben; dann fliegt er nämlich aus dem Geschäft heraus. Allenfalls einmal wird das verziehen. Ein zweites Versagen haut dann nicht mehr hin.

Es sind also Jungens - so schätze ich es jedenfalls ein; ich kenne sie nicht persönlich -, die ihr Geschäft verstehen. Wenn die viereinhalb Stunden versuchen und den Anker, die Kette in ihren Haken drin hatten, aber sie immer wieder verloren hatten, dann müssen da schon erheblich schwere Bedingungen vorgelegen haben. Dummköpfe jedenfalls oder Nichtkönner waren das nach meiner Einschätzung keine.

Kurz vor Mitternacht stellte „Alex Gordon“ diese Versuche ein. Wind aus West, Stärke irgendwo zwischen 8 und 12. Ich habe keine genaueren Angaben. Die Wellenhöhe wird beschrieben: 9 m. - Selbst wenn es nur die Hälfte war, meine Damen und Herren, stellen Sie sich einmal vor - - Der Bergungsinpektor von Schuchmann hat das neulich in einer Vortragsveranstaltung einmal plastisch dargestellt: 4 m hoch, 3 m breit und plötzlich 5 m runter. Und dann hat er gesagt: Da muß ich mich irgendwann auch noch ein bißchen selber festhalten. - Also das sind so die Rahmenbedingungen, die wir uns hier am Tisch natürlich nur schwer vorstellen können. Aber die Jungens draußen haben damit fertigwerden müssen.

Über Nacht ist dann nichts weiter passiert. Das Schiff wurde beobachtet. Es blieb an seinem Anker liegen. Es bestand nach wie vor bei uns die Auffassung: Wir wollen ihn wieder anspannen, wir wollen ihn weiter bis Helgoland schleppen.

Um 9:40 Uhr am nächsten Morgen, also am 28., haben wir wieder einen Helikopter geordert. Dann wurde zwischen „Mellum“ und „Oceanic“ abgesprochen, wie sie das Anbringen der Schleppverbindung machen wollten. Es wurde gesagt, daß die „Mellum“ an Steuerbordseite des Havaristen in Stellung geht, ihr Schleppgeschirr durch die Panama-Klüse auf den Havaristen gibt, während die „Oceanic“ von der Backbordseite her halten wird und das Geschirr der „Mellum“ durch die Schulterklüse auf den Back des Havaristen hieven soll.

Um 10:55 Uhr setzte der SAR-Heli den ersten nautischen Offizier der „Oceanic“ und vier „Neuwerk“-Leute auf dem Havaristen ab.

Nun hat man das Verfahren geändert. Es wurde das abgesprochene Verfahren geändert. Man wollte ja den schweren Schleppdraht der „Neuwerk“ herüberholen. Aber als die Männer auf der „Pallas“ angekommen waren, haben sie natürlich nicht nur dagestanden und gesagt: Nun schießt mal die Leine rüber! Sondern die haben sich umgesehen. Es gibt dann noch einen Stor unter der Back vorn. Da haben sie den sogenannten Versicherungsdraht - so sagen die Leute; mir ist der Begriff nicht bekannt gewesen - - Aber sie haben jedenfalls einen 38-mm-Schleppdraht gefunden, der speziell für die „Pallas“ beim Neubau dort installiert worden ist. Dieser Draht - so haben alle gesagt, die dort an Bord waren, die ich gefragt habe - machte einen hervorragenden Eindruck. Er hat gelabsalt, also gefettet. Es war kein Rost drauf, gar nichts. Der erste von der „Oceanic“ hatte selbstverständlich an Bord einen Walkie-Talkie dabei. Dann haben die abgesprochen: Ehe wir diesen ganz schweren Draht der „Mellum“, wobei der Meter immerhin 18, 19, 20 kg wiegt, versuchen herüberzukriegen - es war noch nicht einmal sicher, daß sie das schaffen, weil es waren fünf Mann an Bord, die den schweren Draht bei dem Wetter hätten händeln müssen - - Man hat gesagt: Nehmt diesen dafür vorgesehenen Draht von 38 mm Durchmesser. Der ist dafür vorgesehen, nach der Klassifizierung der Versicherungsgesellschaft. Und baut ihn auf!

Die haben fast zwei Stunden gebraucht, um das aus dem Kabelgatt herauszuwuchten. Sie haben ihn dann belegt, auf fünf Pollern, soweit mir bekannt ist. Ein Poller hätte den Zug und den Druck gar nicht allein ausgehalten.

Die haben dann die Leine, die die „Mellum“ inzwischen herübergegeben - - Nein, es war noch von dem ersten Zugversuch eine 80-

mm-Leine auf der „Pallas“ gewesen. Die haben sie auf den Draht draufgesteckt. Die haben dann eine Propylenleine über Bord gegeben, die von der „Mellum“ aufgefischt wurde, nachdem sie weit genug von dem Havaristen weggedriftet war. Dann hat „Mellum“ an diesem Draht, an der Propylenleine den Draht zu sich herübergezogen. Das sind etwa 200 m gewesen. Man hat den Draht auf eine eigene schwere Schleppleine, auf den 63er-Draht draufgeschäkelt. Man hat dann mit ganz langsamer Fahrt den Draht steifgesetzt, dann aber noch 700 m Draht von der eigentlichen Schleppwinde, die auf „Mellum“ steht, ausgefahren, damit nicht harte, kurze Schläge auf den Draht kommen. Wenn man sehr viel Draht aussteckt, dann hängt er ja weit durch durch das Eigengewicht. Und wenn dann Zug draufkommt, dann muß er erst mal eine Weile durch das Wasser hochgezogen werden, ehe er wirklich nach oben kommt und den Druck bekommt. Mit dieser Leinenverbindung waren dann beide Kapitäne der Meinung: Damit werden wir es schaffen, die „Pallas“ nach Helgoland zu schleppen. Daraufhin ist entschieden worden vor Ort: Wir brennen den Anker durch.

Vorsitzender: Herr Zacher, ich möchte an diesem Punkt unterbrechen. Einige Mitglieder des Ausschusses haben eine dringliche Sitzung, so wurde mir gesagt.

Wir machen jetzt Mittagspause und setzen Ihre Schilderung und unsere Befragung mit Ihnen um 14:00 Uhr hier fort.

Zacher: Gut.

Vorsitzender: Ich bedanke mich.

(Unterbrechung: 13:00 bis 14:03 Uhr)

Vorsitzender: Die Sitzung ist nach der Mittagspause wieder eröffnet. Ich hoffe, unsere Auskunftsperson, Herr Zacher, konnte sich stärken.

Wir waren bei der Steuerbordkette stehengeblieben. Sie können fortfahren, Herr Zacher.

Zacher: Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren! Wir hatten also am Vortag, wie gesagt, ihn zu Anker gekriegt. Die Nacht über hatte das gehalten. Dann war die neue Schleppverbindung aufgebaut worden und die Kette durchgebrannt, an der er hing.

Dazu ist noch zu sagen: Um 11:40 Uhr wurde, bevor die Kette durchbrannte, festgestellt: Bei Böen hält der Anker nicht mehr. Das Schiff war also schon ein bißchen in die Drift gekommen. Es war nicht so gravierend, aber er lag nicht mehr so fest wie die ganze Nacht über, vermutlich weil das Wetter einfach mehr zugelegt hatte und damit mehr Druck auf die Kette und den Anker gekommen war.

„Mellum“ hatte also angespannt, und zwar mit dem 38er-Draht, der auf der „Pallas“ gefunden worden war. Er hatte angeschleppt. Nach einer halben Stunde war auch diese Verbindung gebrochen, und zwar in dem Auge des 38er-Drahts, den „Mellum“ mit einem Schäkkel auf sein schweres Schleppgeschirr aufgeschäkelt hatte.

Für mich - mindestens im nachhinein - war das der Punkt, wo wir „Pallas“ verloren hatten.

Wir haben dann versucht, das treibende Schiff wieder ständig zu kriegen. Das heißt, die Leute waren ja noch an Bord, die die Verbindung aufgebaut hatten. Sie warfen um 15:02 Uhr den Steuerbordanker. Es wurden 8 bis 9 Kettenlängen, also acht- bis neunmal 30 m ausgesteckt, etwas mehr als bei dem ersten Ankermanöver. Aber der Havarist trieb trotz dieser langen Kette mit etwa anderthalb Knoten weiter Richtung Osten.

Der ZMK wurde von den beiden Schiffen unterrichtet über diese Lage und gab Order, daß der Backbordanker auf keinen Fall jetzt und nur mit Genehmigung des ZMK zu kappen ist.

Da der Heli nur bei Tageslicht fliegt, wurde dann entschieden, daß die Leute nun von Bord zu holen sind. Denn es war schon

15:30 Uhr. Sie erinnern sich: Das war Ende Oktober, es war schon so früh dämmerig, und die Nacht kam dann sehr schnell über einen.

Um 17:07 Uhr hat der Heli, und zwar ein SAR-Heli, die Crew abgehoben und versucht, sie auf der „Oceanic“ abzusetzen, da, wo man sie einmal hergeholt hatte. Das ging zu diesem Zeitpunkt nicht mehr.

Ich erwähne das nur deshalb: Das 8:00-Uhr-Schiff von „Oceanic“ war da, zu dem Zeitpunkt, ständig unter Wasser. Es zeigt also: Man konnte die Männer vor ein paar Stunden noch aufwischen, das Abwischen ging nicht mehr. Es mußte also eine deutliche Wetterverschlechterung eingetreten sein in dieser Zeit.

Deshalb wurde die ganze Crew, der erste nordische Wachoffizier der „Oceanic“ und meine vier Leute, nach Helgoland abgeflogen. Es blieben nur noch „Mellum“ und der Kontraktsschlepper und „Meerkatze“ vor Ort.

Um 21:38 Uhr wurde erneut festgestellt, daß der Havarist mit etwa einer Viertelmeile oder einem Viertelknoten stetig nach Osten vertrieb und zu diesem Zeitpunkt nur noch eine Viertelseemeile von der 10-Meter-Tiefenlinie entfernt war. Die 10-Meter-Tiefenlinie hat im Prinzip keine große Bedeutung; sie sagt nur, daß es immer flacher geworden ist und daß die Schiffe jetzt in einen Bereich hineinkommen, wo es anfing, daß sich Grundseen aufbauen und daß das Manövrieren, das Arbeiten in diesem Bereich immer schwieriger wird.

An dem Schiff konnte in dem Moment nichts weiter getan werden. Es waren keine Leute an Bord. Der Anker lag noch auf Grund. Aber die Driftgeschwindigkeit ein Viertelknoten war eben da.

Am nächsten Morgen, Donnerstag, dem 29., um 5:15 Uhr befand sich der Havarist in einer neuen Position. Ich verzichte jetzt darauf, die genauen Koordinaten hier vorzulesen; das hilft keinem. - Er trieb immer noch

weiter, jetzt allerdings ein bißchen schneller, mit 0,5 kn.

Um 7:45 Uhr - es konnte im Moment kein Fahrzeug mehr folgen; deshalb sind wir da nicht so ganz sicher, aber wir vermuten es -: Die erste Grundberührung der „Pallas“. Das war Donnerstag, der 29., um 7:45 Uhr.

Um 9:11 Uhr berichtete die „Eiswette“ - das ist der Seenotkreuzer der Deutschen Gesellschaft - das gleiche und sagte: Vermutlich liegt die „Pallas“ am Grund.

Damit war jetzt die Situation eingetreten, daß wir mit unseren großen Fahrzeugen, weder mit der „Mellum“ noch mit „Neuwerk“, noch mit „Oceanic“ im Moment etwas für dieses mehr oder weniger gestrandete oder strandende Fahrzeug tun konnten. Die haben sich also zurückgezogen und das Schiff beobachtet und sein weiteres Fortbewegen nach Osten verfolgt.

Die „Pallas“ ist dann weitergetrieben, kam dann in das neue Loch. Da saß sie dann zu einer bestimmten Zeit endgültig fest.

Um das jetzt etwas herauszustellen, muß ich eine Anmerkung machen. Ich habe immer berichtet - und das ist auch so in Ordnung -: Die ganze Maßnahme wurde von Cuxhaven aus geleitet, obgleich sich von Anfang an der Havarist im Hoheitsgebiet des WSA Tönning, unseres Schwesteramtes, befand. Der Hintergrund ist der, daß zwischen den Ämtern es eine Absprache gibt: Jeder tut das - auch im Bereich des anderen -, was er kann oder besser kann als die anderen.

Tönning hat weder eine Radarüberdeckung in seinem Bereich - wir allerdings auch nicht bis Sylt oben rauf -, und Tönning hat vor allen Dingen nicht die schweren, großen Schiffe, die man braucht, um so etwas auf See zu händeln.

Deshalb war klar, daß wir als Amtshilfe für das Nachbaramt, das Schwesteramt tätig werden. Ich sage das nur, damit niemand sagt: Der reißt sich da in Cuxhaven irgendwelche Dinge unter den Nagel, die ihm nicht

zustehen. Die Kompetenz strompolizeilicher Art lag eindeutig bei Tönning. Aber wir haben sie für das Schwesteramt wahrgenommen - im vollen Einvernehmen -, weil Tönning es eben nicht machen konnte wegen der fehlenden Sachmittel.

Auch nachdem das Schiff nun einige Male offenbar schon auf Grund gekommen war, war klar, daß immer noch von Cuxhaven aus die Leitung passierte.

Das ganze Augenmerk in den weiteren zwei Tagen ging dann dahin, daß wir bemüht waren - - Wir waren auch überzeugt - das muß ich dabei sagen -, auch ich war überzeugt, daß wir ihn noch fassen würden, daß wir ihn wieder herunterkriegen von den Sänden. Er rutschte über einen Sand hinweg, dann wieder in ein tieferes Wasser, dann rutschte er wieder herüber und wieder in ein tieferes Wasser. Dabei waren wir überzeugt, daß es uns noch gelingen würde, diesen Havaristen zu packen. Das - so muß ich hier ganz klipp und klar sagen - ist uns nicht gelungen.

Weil wir aber nach dem ersten Festkommen auch nicht mehr so absolut sicher waren in dem Sinne: wir müssen und werden ihn kriegen, haben wir am 28. Oktober um 22:35 Uhr - so meine ich; man müßte es genauer nachgucken - prophylaktisch die Partner der Einsatzleitungsgruppe oder die Partner des Verwaltungsabkommens über die Bekämpfung von Schadstoffen auf See gewahrschaut und haben gesagt: Wir können es nicht mehr ausschließen, daß wir euch in absehbarer Zeit gebrauchen, daß die ELG einzuberufen ist.

Es hatte noch eineinhalb Tage gedauert, bis zum 30. morgens um 9:15 Uhr. Da war die „Pallas“ eindeutig fest. Und es waren die ersten Spuren von Öl auf dem Wasser zu sehen. Wir gehen davon aus, daß diese ersten Spuren etwa 500 l Hydrauliköl waren, das aus dem umgebrochenen Kran, dort aus den Hydraulikleitungen herausgetreten ist, also noch nicht aus den Bunkerbeständen des Schiffes. Aber es war das erste Mal, daß Öl auf der Wasseroberfläche erschienen ist.

Deshalb wurde zu diesem Zeitpunkt die ELG einberufen.

Das war der Punkt, wo die WSV oder das Wasser- und Schiffsamt als Alleinverantwortlicher ausgestiegen ist und die Verantwortung für die weitere Behandlung der „Pallas“ auf die Einsatzleitungsgruppe übergegangen ist. Das heißt nicht, daß der Bund außen vor ist. Der Bund ist ja in der ELG mit drin, von der Kostenseite her sogar mit 50 %. Es ist nur das Wasser- und Schiffsamt Cuxhaven mit Tönning zusammen zuständig. Das war jetzt eben auf die Partnergemeinschaft übergegangen.

Meine Damen und Herren, Herr Vorsitzender, das war der Ablauf, wie er sich mir und uns in Cuxhaven darstellt. Was weiter folgt, sind die Probleme anderer Kollegen, anderer Mitarbeiter, die das dann abgehandelt haben.

Vorsitzender: Schönen Dank, Herr Zacher.

Wir kommen dann in den anderen Bereich. Der war ja auch in unserer Aufforderung an Sie, heute zu erscheinen, so definiert und als die Vorgänge bis zur Strandung der „Pallas“ angegeben worden.

Wir kommen dann zur Fragerunde.

Ich möchte von Ihnen gern noch einmal beschrieben haben: Wie ist Ihre sächliche und personelle Ausstattung in der ZMK? Mit wieviel Leuten arbeiten Sie? Wie ist die Schicht festgelegt?

Zacher: Der Zentrale Meldekopf ist ein Teil des Wasser- und Schiffsamt Cuxhaven, also keine eigenständige Dienststelle, sondern sie gehört zum WSA und ist rund um die Uhr mit zwei Mann, einem AG-Nautiker und einem AM-Nautiker, besetzt. Immer von 6:00 bis 14:00 Uhr, von 14:00 bis 22:00 Uhr, von 22:00 bis 6:00 Uhr morgens, mit einer Viertelstunde Sachübergabe, so daß der eine die Sache nicht einfach hinschmeißt und abhaut, sondern es wird jede Schicht dem anderen in einer Zeit von etwa einer Viertelstunde übergeben.

Vorsitzender: Wenn der ELG-Fall eintritt und die ELG zusammentritt, haben die extra Räumlichkeiten oder sitzen die bei Ihren Schichtleuten daneben? Wie ist das organisatorisch vorbereitet?

Zacher: Wir haben in Cuxhaven zwei extra Räumlichkeiten. Der ZMK ist seit 1994, seitdem die Deutsche Küstenwache installiert wurde, in die Küstenwache integriert. - Das ist nicht richtig, sondern die Küstenwache bedient sich der technischen Einrichtungen des Zentralen Meldekopfs. Deshalb haben wir ihn damals aus der Revierzentrale - heute heißt sie Verkehrszentrale - herausgelöst und in eine andere Etage in dem Gebäude, wo die sitzen, installiert: den ZMK. Darum gliedert sich jetzt die Küstenwache.

Neben der Küstenwache gibt es dort einen großen Besprechungsraum, ein Lagezentrum mit kleinen Räumen drum herum angeordnet, wo sich die einzelnen Partner zurückziehen können, wenn sie mit ihren vorgesetzten Dienststellen und ihren anderen Dienststellen, die Beschlüsse umzusetzen haben, sich unterhalten wollen. Das passiert nicht aus dem großen Gremium, daß da fünf Leute oder sieben Leute gleichzeitig telefonieren, sondern da kann man sich eben zurückziehen. Man sieht dann durch die Glaswand noch, was passiert in dem großen Raum. Jeder ist dann aber ungestört für sich.

Das gleiche gibt es noch einmal in dem Radarturm, in dem alten Radarturm, wo die beiden Sonderstellen des Bundes und der Küstenländer sitzen. Da haben wir auch eine vollständige Etage in der Weise eingerichtet: ein großer Raum und rundherum sieben kleinere Räume, wo sich die Partner unter sich verständigen können, unterhalten können, wo sie ihre rückwärtigen Linien ansprechen, Faxe empfangen und Telefonate absetzen können.

Vorsitzender: Danke schön.

Ich komme noch einmal zum Vorgang. Es gibt Informationen, die sagen: Nachdem der Schlepper „Oceanic“ bei Bützfleth die

„Ruby XL“ abgekoppelt hatte und wieder auf die Position Helgoland gelaufen ist bis abends 23:00 Uhr, soll „Oceanic“ mehrmals bei Ihnen - ZMK - angefragt haben, ob es zum Einsatz wegen „Pallas“ auslaufen soll. Trifft das zu? Können Sie uns Weiteres sagen?

Zacher: Wir entsinnen uns an keine solche Frage. Ich habe auch den Kapitän gefragt, und ich habe „Bugsier“ gefragt. Auch „Bugsier“ sagt: Wir haben so etwas nicht gefragt. Im übrigen braucht der das nicht. Er unterstand oder untersteht unserer Verfügungsgewalt. Und wenn wir der Meinung gewesen wären, daß wir diesen Schlepper da oben bei der „Pallas“ sinnvoll einsetzen könnten, dann hätten wir das getan.

Also, meine Damen und Herren, wir sind weisungsgebundene Leute. Wenn mein Minister mir so ein Gerät, so ein Arbeitsgerät zur Verfügung stellt - für nicht ganz wenig Geld, 17.000 DM am Tag -, dann ist es verdammt nochmal meine Pflicht und Schuldigkeit, dieses Gerät einzusetzen, wenn es sinnvoll ist.

Die „Oceanic“ hätte aber, um zum Havarierten zu kommen, wenn wir ihn bei - nur das macht Sinn - Cuxhaven umgespannt hätten, das wäre ungefähr um 13:00 Uhr gewesen - er hat um 12:40 Uhr die Kugelbake passiert. Wenn man da ein Anlegemanöver macht und hätte anlegen müssen am Steubenhöft, sagen wir: um 13:00 Uhr oder 13:10 Uhr, wäre das Anlegemanöver wahrscheinlich fertig gewesen, jedenfalls so weit, daß er hätte abschmeißen können. Dann hätte er seinen Draht noch einige hundert Meter aufspulen müssen. Das schmeißt man nicht einfach so an Deck. Das braucht schon ein paar Viertelstunden.

Um 14:00 Uhr hätte er zurücklaufen können Richtung Sylt. Wir haben das einmal aufgetragen. Das sind 87 Meilen, sagen wir: 90 Meilen mit 15 Knoten, die er hätte fahren können bei dem Wetter. Dann hätte er sechs Stunden gebraucht, dann wäre er also von Cuxhaven bis da etwa 20:00 Uhr - - Das war

der Zeitpunkt, als „Mellum“ ihn gerade auf dem Haken hatte.

Wir sind natürlich auch zunächst davon ausgegangen, daß wir die Schleppverbindung noch ein bißchen früher hergestellt hätten. Aber jedenfalls hätte das da oben nichts mehr genützt. Er hätte also auch am Schluß, am nächsten Tag, von 9:00 bis 12:00 Uhr - - Da hätte er parallel mitfahren können.

Andersherum - das ist nicht nur an den Haaren herbeigezogen -: Wir haben eine Aufgabe zu erfüllen in der ganzen Deutschen Bucht. Wenn wir das mit drei Einheiten tun und schon zwei Einheiten an einem Havarierten haben, dann behalte ich vorsichtshalber doch den dritten ein bißchen in Reserve.

Dazu kommt - - Eine Zeitung hat es doch aufgeschnappt. Ich habe mal gesagt: Außerdem mußten sich die Leute ein bißchen regenerieren oder erholen. Das wurde weit von sich gewiesen. Wir Berger, wir brauchen keine Erholung.

Natürlich, wenn wir das Schiff gebraucht hätten, hätte ich keinen Moment gezögert, zu sagen: Und wenn ihr noch so müde seid, ihr fahrt dahin! Aber etwas zu erzwingen, darin sehe ich keinen Sinn, auch jetzt nicht.

Deshalb haben wir gesagt: „Oceanic“, es könnte bei Wangerooge oder sonstwo etwas passieren; im Moment bleibst du über Nacht in Helgoland!

Das war also die Entscheidungsgrundlage für dieses Tun.

Vorsitzender: Danke schön.

Herr Maurus!

Stellv. Vorsitzender: Herr Zacher, Sie haben eben schon einmal etwas zur personellen Besetzung und zur Ausbildung gesagt. Können Sie mir noch einmal sagen, wer wann Dienst hatte in der Phase vom 25. bis 30., wer dort verantwortlich tätig war?

Zacher: Jetzt die Namen der einzelnen Leute?

Stellv. Vorsitzender: Ja.

Zacher: Das kann ich nicht auswendig, jetzt nicht aus dem Stand sagen. Ich kann Ihnen nur sagen: Der Leiter der Verkehrszentrale, der also, sooft man das kann - - Der war auch nicht 24 Stunden da. Der Herr Hermann war immer ansprechbar. Ich war immer ansprechbar. Ich war auch - -

Stellv. Vorsitzender: Können Sie auch die Qualifikation dazu sagen?

Zacher: Herr Hermann ist auch AG-Nautiker.

Stellv. Vorsitzender: Wenn Sie sagen, er war immer ansprechbar, dann heißt das, er konnte immer angerufen werden?

Zacher: Das auf alle Fälle. Er war auch viele, viele Stunden direkt vor Ort - genau wie ich. Aber ich war auch nicht ständig - - da war immer ein AG-Mann und ein AM-Mann. Die Namen kann ich Ihnen nachliefern. Aber, bitte, darauf war ich jetzt nicht gefaßt.

Stellv. Vorsitzender: Gut, danke.

Wann ist das Land Schleswig-Holstein über den Seenotfall „Pallas“ informiert worden?

Zacher: Jetzt muß ich blättern. - Das erste, was ich im Moment finde, ist der 26., 19:15 Uhr - Herr Preuschat. Aber da wird schon gesagt: Hilfen in Schleswig-Holstein stehen nicht zur Verfügung. Das muß also vorher gewesen sein.

Stellv. Vorsitzender: Aber es gab eine Information des ZMK an das Land?

Zacher: Ja.

Stellv. Vorsitzender: Gut, dann können wir nachher ja vielleicht noch einmal sehen, ob wir es ein bißchen konkretisieren können.

Sie haben, wenn ich es richtig im Gedächtnis habe, vorhin die Kommunikation zwischen dem MRCC und dem ZMK nicht kritisch gewürdigt, aber zumindest hatten Sie einen etwas in diese Richtung weisenden Ton. Sie sind vom MRCC informiert worden?

Zacher: Ja. Da war aber kein Unterton drin, sondern es war einfach eine Feststellung. MRCC hat um 17:31 Uhr gefragt: Habt ihr ein Schiff oder mehrere Schiffe vor Ort? Fünf Minuten später, um 17:36 Uhr, wurde gesagt: Feuer unter Kontrolle; Unterstützung nicht mehr erforderlich.

Da wir ein wirklich tolles Verhältnis zu den Männern haben und überhaupt keine Vorbehalte, von wegen: du willst mir was, haben wir das eben so genommen, wie es da war. Einmal wurde gefragt: Habt ihr was? Und als die gesagt haben: nein, wurde das akzeptiert. Es wurde nicht gesagt, ihr müßt da hinfahren, oder so etwas. Dann kam ja sogar noch die Entwarnung für uns: Feuer unter Kontrolle; keine weitere Unterstützung durch KüWaZ notwendig.

Stellv. Vorsitzender: Wie sind denn Ihre Kommunikationsstrukturen? Zum MRCC haben Sie welche. Sind Sie auch in die Kommunikation der RCCs eingebunden?

Zacher: Wir können jeden anrufen, mit Telefon, mit Fax und, wenn es darauf ankommt, auch mit Telex.

Stellv. Vorsitzender: Die Frage hat einen anderen Hintergrund. Wenn draußen etwas passiert, werden Sie informiert?

Zacher: Ja.

Stellv. Vorsitzender: Und wie ist dann die Kooperation? Die RCCs waren ja schon wesentlich früher auch mit eingebunden.

Zacher: Wen meinen Sie jetzt mit RCC? Ich rede jetzt von der Gesellschaft.

Stellv. Vorsitzender: Ja, das ist das MRCC. Und mit RCC meine ich jetzt Glücksburg oder Karup und Aarhus.

Zacher: SAR unterrichtet uns -- hat uns also nicht unterrichtet davon: Wir haben Leute runtergeholt.

Stellv. Vorsitzender: Und im Laufe des weiteren Verfahrens, wie waren Sie da in die Kommunikation mit eingebunden?

Zacher: Nicht eingebunden. Wir haben angerufen, wenn wir was wollten. Da ging es aus unserer Sicht immer nur darum: Könnt ihr uns Hubschrauber stellen? Und wenn ja: Wann?

Stellv. Vorsitzender: Sie sind also über die SAR oder über andere nicht über die Lage informiert worden?

Zacher: Wir haben sie hingeschickt und gebeten: Fliegt hin! Sowohl die Marineflieger aus Nordhaus als auch die SAR, wenn sie in der Luft waren, haben gesagt: Guckt nach und berichtet uns, was ihr findet! Aber auf unsere Anforderung, nicht aus sich heraus.

Stellv. Vorsitzender: Ich muß da noch einmal nachfragen. Also einen Informationsaustausch gibt es da nicht zwischen den beteiligten Stellen?

Zacher: Kein festgeschriebener, kein vorgeschriebener. Wenn wir etwas wissen wollen, wenn draußen etwas passiert, dann rufen wir an und fragen: Habt ihr jemanden in der Luft? Oder wir bitten: Fliegt mal hin! Dann wird das getan.

Stellv. Vorsitzender: Aber es haben sich doch verschiedene Geschehnisse draußen abgespielt. Da müssen Sie doch eigentlich irgendwie in einen Informationsstrang eingebunden gewesen sein, daß man zu Ihnen sagt: Diese Möglichkeit besteht dort; da sind die Geräte stand-by; die können für die Schiffe gegebenenfalls mit herangezogen werden.

Zacher: Das war nicht.

Stellv. Vorsitzender: Dann gehe ich also auch richtig in der Annahme, daß Sie nicht

wußten, daß am 25.10. um 21:49 Uhr UTC eine Meldung von Svitzer kam, daß der Ankerziehschlepper „Havilla-Champion“ mit 120 t Pfahlzug bei Bedarf zur Verfügung stehe, das Schiff in Esbjerg warte, um anschließend eine Bohrinselverschleppung am 26.10. vorzunehmen? Und Ihnen war auch nicht bekannt, daß „Bugsier 17“ zu dem Zeitpunkt ebenfalls im Hafen von Esbjerg lag?

Zacher: So ist es; war nicht bekannt.

Stellv. Vorsitzender: Ist Ihnen das hinterher zur Kenntnis gelangt?

Zacher: Ich habe später dieses Schreiben, dieses Fernschreiben des RCC Esbjerg, wo es seine Erfahrungen zusammengeschrieben hat, das ist uns später zugestellt worden. Aber Tage danach; im November war das.

Stellv. Vorsitzender: Herr Zacher, wie bewerten Sie die Kommunikationsstränge, die da sind oder, besser gesagt, nicht da sind offensichtlich?

Zacher: Ich habe nichts zu bewerten. Ich habe hier Auskunft zu geben. Das ist Sache des Ausschusses und des Seeamtes und des Ausschusses im BMV oder in Bonn.

Stellv. Vorsitzender: Sie haben doch Seerettungsfälle zu managen.

Zacher: Ja.

Stellv. Vorsitzender: Wenn ich so etwas managen muß, dann brauche ich ein konkretes Lagebild. Um ein konkretes Lagebild zu bekommen, brauche ich Informationen. Wenn ich selber noch keine Schiffe vor Ort habe, dann brauche ich die Information von anderen. Ist denn in diesem ganzen Kommunikationsstrang, der ja offenbar nicht besteht nach Ihren Aussagen - - Es sind doch Verbesserungen notwendig. Das wird doch sehr deutlich.

Zacher: Da sind sicher Verbesserungen möglich und nötig.

Stellv. Vorsitzender: Herr Zacher, ich verlasse diesen Komplex.

Mich interessiert dann noch, wie von Ihnen die Feuerwehr zur Brandbekämpfung eingebunden wurde.

Zacher: Das habe ich berichtet. Wir sind mit unseren Schiffen bis vor Ort gewesen und haben dann sofort den Kontakt zur Cuxhavener Feuerwehr aufgenommen und haben um Unterstützung gebeten und sie auch bekommen.

Stellv. Vorsitzender: Herr Zacher, gibt es denn bei Ihnen Alarmpläne, nach denen Seerettungsfälle abgearbeitet werden?

Zacher: Ja.

Stellv. Vorsitzender: Spielt da, in diesen Alarmplänen, auch die Feuerwehr eine Rolle?

Zacher: Ja.

Stellv. Vorsitzender: Welche Aussagen finden Sie denn dort in Ihren Alarmplänen?

Zacher: Daß wir sie einschalten, wenn sie gebraucht werden.

Stellv. Vorsitzender: Und wie ist dieses „wenn sie gebraucht werden“ zu definieren?

Zacher: Dann sprechen wir sie an und sagen: Männer, wir kommen jetzt zurück auf unser Feuerschutzabkommen; ihr müßt uns jetzt helfen, ihr müßt antreten.

Stellv. Vorsitzender: Aber Beratung durch Feuerwehr in Ihrer Dienststelle findet nicht statt oder ist nicht vorgesehen?

Zacher: In diesem Fall ist sie nicht vorgekommen. Ich habe schon heute Morgen von der „Ever-Level“ berichtet. Da haben wir alle zwei Stunden mit der Feuerwehr an Bord der „Curtel“ damals noch Lagebesprechungen gehabt, nicht nur mit der Feuerwehr, sondern auch mit allen anderen beteiligten Bergern.

Stellv. Vorsitzender: Herr Zacher, ist Ihnen der Bericht aus dem Jahr 1994 mit dem Titel „Erstellung von Regelungen für die Sicherheits- und Schutzmaßnahmen auf Schadstoffunfallbekämpfungsschiffen“ bekannt?

Zacher: Ja.

Stellv. Vorsitzender: Ist dieser Plan, ist dieses Arbeitsergebnis in Ihre Alarmrahmenpläne eingeflossen?

Zacher: Nein. Das ist noch ein Plan. Der ist noch nicht umgesetzt worden, das muß noch durch irgend jemand veranlaßt werden. Natürlich arbeiten wir entsprechend danach. Aber es ist nicht förmlich und offiziell eingeführt, weil das, wie eben gesagt, ein Vorschlag dieser Expertengruppe ist.

Stellv. Vorsitzender: Aber der Bericht wurde doch schon 1994 fertiggestellt. Das heißt, das Ding hat einen Vorlauf gehabt. Die Ergebnisse müssen Ihnen dann ja auch vorliegen.

Zacher: Ja, ich habe das Ding hier.

Stellv. Vorsitzender: Aber es ist noch nicht eingearbeitet, und weil es noch nicht eingearbeitet ist, findet es auch keine Berücksichtigung.

Zacher: Nein, so nicht. Es ist nicht eingearbeitet. Trotzdem arbeiten wir danach. Nur gibt es keine förmliche Einarbeitung in die Geschichte. Wir machen viele Dinge, die wir vielleicht gar nicht hätten machen sollen oder brauchen oder sogar manchmal dürfen. Da halten wir es so, wie es Herr Höcherl damals gesagt hat: Ich kann nicht immer mit dem Gesetzbuch unter dem Arm herumlaufen. Wir machen das, was pragmatisch sinnvoll ist.

Stellv. Vorsitzender: Fand denn das Papier bei dem jetzt vorliegenden Fall Berücksichtigung?

Zacher: Ja. Natürlich haben wir das gemacht. Wir haben ja die Feuerwehr angesprochen. Wir sind erst auf den Feuerschutz

übergegangen, als wir ein wirkliches Bild davon hatten. Die vorhergehenden Aussagen waren alle global: Es brennt. Die „Meerkatze“ hatte dann sogar gesagt - 40 Minuten bevor wir selber vor Ort waren mit „Mellum“ und dem „Neuwerk“-Schiff -: Es brennt in hellen Flammen.

Als wir dann selber bestätigen konnten, daß es so ist, haben wir der Feuerwehr gesagt: Das ist es; wir müssen jetzt sehen, daß wir herankommen. Aber es war wiederum nicht so, daß da jetzt etwas versäumt oder vergessen worden ist. Sondern auf ein solches Schiff, das so in Flammen steht, wie es beschrieben wurde - ich sage es nochmal -, lasse ich keinen Feuerwehrmann herübergehen und auch schon gar nicht abwünschen. Ich glaube auch, wenn Sie die SAR-Leute fragen, dann werden die Ihnen sagen: Über ein brennendes Schiff, wo also Gase hochgehen, wo schwarze Wolken hochkommen, da fliege ich mit meinem Hubschrauber nicht hin, weil ich mir nämlich dann Dreck und alles Mögliche in die Turbinen und in die Verbrennungsluft einziehe, daß ich mit dem Ding vielleicht sogar abstürze. Das wird also kein SAR- oder Hubschrauber-Mann machen.

Aber abgesehen davon, mein weiterer Punkt ist bei dieser Betrachtung: Wie kriege ich die Männer wieder herunter, wenn es mal notwendig wird? Ich muß sie abbergen können.

Vor diesem Hintergrund sage ich noch einmal: Ehe nicht eine schwimmende Plattform, eine sichere schwimmende Plattform für uns, die drei großen Schiffe „Mellum“, „Neuwerk“ und „Meerkatze“, da ist, macht es keinen Sinn, jemand herauszufliegen. Ich jedenfalls hätte es nicht verantworten wollen.

Stellv. Vorsitzender: Herr Zacher, jetzt muß ich noch einmal nachfragen: Wer hat denn die Feuerwehr vor Ort - - Wer hat den Auftrag gegeben, die Feuerwehrleute vor Ort hinzufiegen? War das eine Anregung der Besatzung, oder kam die Anregung oder die Order von Ihnen?

Zacher: Die Order kam von uns, von Cuxhaven, nachdem uns unsere Schiffe - „Neuwerk“ und „Mellum“ - gesagt haben, was sie draußen gesehen haben, wie es da ist.

Stellv. Vorsitzender: Kamen die Feuerwehrleute draußen auch zum Einsatz?

Zacher: Nein. Die sind abgewünscht - - Die konnten sich draußen - - Ich habe Herrn Giltert inzwischen gesehen im Vorbeigehen. Er wird Ihnen das bestätigen. Sie konnten nicht auf das Schiff abgewünscht werden. Das war nicht möglich. Er hätte es vermutlich auch nicht zugelassen.

Wir haben sie deshalb auf die „Neuwerk“ genommen als Stand-by-Funktion, um sie gegebenenfalls herüberzugeben, wenn sich die Möglichkeit eröffnet hätte.

Der gleiche Hubschrauber, der die sechs Feuerwehrmänner gebracht hat, hat dann allerdings die vier Mann von der „Meerkatze“ herübergebracht, aber nicht zum Löschen, sondern um die Schleppverbindung aufzubauen.

Stellv. Vorsitzender: Aber da war es eher möglich, Leute abzusetzen?

Zacher: Ja, weil da nämlich vorher gelöscht worden war von „Mellum“, bis es soweit war. Da war der Brand mindestens kurzzeitig mehr oder weniger, jedenfalls das, was sich oberhalb des Hauptdecks abspielte, tot.

Stellv. Vorsitzender: Also ab dem Zeitpunkt oder zu diesem Zeitpunkt war es auch möglich, Männer abzusetzen?

Zacher: So war es.

Stellv. Vorsitzender: Gut, vielen Dank.

Dann habe ich - -

Zacher: Ich darf eben ergänzen. Wir hätten sicher zu dem Zeitpunkt noch einen oder zwei oder fünf Feuerwehrleute herüberbringen können. Nur hätten die keine Geräte

gehabt, um wirklich löschen zu können. Mit einer Feuerpatsche und einem Eimer wäre da nichts zu machen gewesen. Da hätte man also wirklich Strom haben müssen. Man hätte Pumpen haben müssen. Und das alles herüberzubringen, dazu sind die SAR-Hubschrauber nicht in der Lage.

Stellv. Vorsitzender: Hätten Sie denn nicht auf andere Hubschrauber zurückgreifen können?

Zacher: Auch andere Hubschrauber sind dazu, glaube ich, nicht in der Lage, es sei denn, Sie spielen jetzt an auf die Heereshubschrauber. Die haben aber einen Tag Minimum Vorlauf.

Stellv. Vorsitzender: Gibt es denn außer dem BGS, dem Heer und den SAR-Hubschraubern keine anderen Hubschrauberkapazitäten, die in der Lage sind, Transportverlastung durchzuführen?

Zacher: Es gibt noch die Wiking-Hubschrauber, die überwiegend Lotsenversetzdienst machen. Mir ist nicht bekannt, daß die verlasten, daß die also größere Lasten da herüberbringen können.

Stellv. Vorsitzender: Ist denn einmal angefragt worden?

Zacher: Zu dem Zeitpunkt nicht, nein. Wir sind sehr sicher, daß sie keine Lasten herüberbringen. Wir haben auch keine Kritik von Wiking gehört.

Stellv. Vorsitzender: Gut, das lasse ich jetzt erst einmal so stehen. Ich will den Komplex jetzt verlassen und zum nächsten kommen.

Ihnen sind mittlerweile ja auch die Kapitänsberichte zugegangen.

Zacher: Ja.

Stellv. Vorsitzender: Haben Sie die schon ausgewertet?

Zacher: Ich habe sie gelesen, ja.

Stellv. Vorsitzender: Welche Schwachstellen werden denn deutlich? Gab es Schwachstellen? Wenn ja: welche?

Zacher: Aus den Kapitänsberichten habe ich keine Schwachstellen erkennen können. Aber generell sind wir der Meinung, daß die Hubschrauberei ein Punkt ist, über den wir uns für die Zukunft unterhalten müssen, daß wir da schnellere, bessere Zugriffe bekommen.

Stellv. Vorsitzender: Klappte denn die Kommunikation vor Ort bei den beteiligten Schiffen?

Zacher: Nach meiner Kenntnis ja. Das wird ein bißchen bestätigt. Es war ja auch eine Weile, am zweiten Tag, die „Hermann Helms“ draußen, der Seenotkreuzer, der in Cuxhaven beheimatet ist. Der Foreman, der da draußen war, hat bestätigt, daß er das alles hat mithören können, was die auf offenen Kanälen miteinander kommuniziert haben. Das sei also nach seinem Eindruck alles prima gelaufen.

Ich habe nicht danach gefragt, sondern er hat es von sich aus erzählt.

Stellv. Vorsitzender: Ich zitiere jetzt einmal aus dem Bericht des Fischereischutzbootes „Meerkatze“. Sie haben das Boot „Meerkatze“ ja vorher schon erwähnt und auch den Einsatz der Leute dort noch einmal ausdrücklich gewürdigt. Sie haben das anschließend noch einmal schriftlich gemacht. Da haben Sie gesagt:

„Es ist abgesprochen, daß ‘Neuwerk’ auf dem gleichen UKW-Kanal arbeiten soll. ‘Neuwerk’ reagiert aber nur zögernd und mangelhaft auf unsere UKW-Anrufe und Infos von der ‘Pallas’. Es entsteht auch der Eindruck, daß keine Sprechverbindung Brücke-Achterdeck auf der ‘Neuwerk’ besteht. Anweisungen unserer Crew auf ‘Pallas’ werden erst mit erheblicher Verspätung und nach mehrmaligem Wiederholen ausgeführt.“

Weiter vorn heißt es:

„Als schon eine stärkere Leine an Bord der ‘Pallas’ ist, dampft ‘Neuwerk’ plötzlich so hart an, daß das Podest des Königsrollers, um den die Leine zurückgeführt wird, aus dem Deck der ‘Pallas’ reißt.“

Ist Ihnen bekannt, daß es da Kommunikationsprobleme gab?

Zacher: Nein. Das ist mir nicht bekannt. Jedenfalls hat mein Kapitän das nicht in dieser Weise bestätigt. Daß von der Brücke zum Achterschiff keine Kommunikation ist, stimmt einfach nicht. Es sind fest installierte Lautsprecher da, über die sie sich immer unterhalten. Im übrigen haben die Leute auch noch Walkie-Talkies an Bord, über die man sie auch ansprechen kann. Wenn sich die Brücke nicht gemeldet hat, kann ich das nur so erklären, daß meistens immer etwas anderes zu tun ist und daß man sagt: Laßt den da jetzt reden; im Moment bin ich mit der Schiffsführung am Gange! Das ist also nicht etwas, was sich speziell auf „Pallas“ beschränkt hat. Das kommt immer wieder vor, daß wir von den Kapitänen erst nach einer Weile Antwort bekommen, weil sie einfach mit der Führung des Schiffes voll beschäftigt sind und sich einfach nicht um die Kommunikation kümmern können.

Stellv. Vorsitzender: Herr Zacher, ich stelle noch einmal fest: Ihnen sind keine Kommunikationsprobleme bekannt.

Zacher: Mir nicht.

Stellv. Vorsitzender: Gut.

Zacher: Ich habe das aber gelesen.

Stellv. Vorsitzender: Ja, es ging ja noch weiter. Aber wenn es Ihnen nicht bekannt ist, dann - - oder vorher nicht bekannt war, dann brauchen wir das nicht fortzusetzen.

Sie haben vorhin noch einmal gesagt: Der Einsatz vor Ort wurde auch vor Ort gesteu-

ert. Können Sie uns noch einmal sagen, wer der Commander dort vor Ort war?

Zacher: Das haben die Herren Kapitäne unter sich abgewechselt und gemeinsam festgelegt, wer was macht. Es war mal der Herr Diekhoff von der „Mellum“, mal war es Herr Körner. Es war immer der, der die Koordination gemacht hat, der am wenigsten eingebunden war. Wer also seine Leine selbst herüberbringt, hat dafür einfach keine Zeit, ähnlich wie wir jetzt bei der Frage der „Meerkatze“. Der, der in der Hinterhand stand, hat koordiniert.

Stellv. Vorsitzender: Es gab da doch einen On-scene-Commander.

Zacher: Ja, das war dann der jeweilige - -

Stellv. Vorsitzender: Das wird dann einfach nach - - Ich meine, einer muß das Geschehen draußen noch in der Hand haben und muß es koordinieren.

Zacher: Nicht so. Sondern jetzt macht Körner das, und künftig macht - - oder beide. Und wenn man sich ändern wollte, dann macht Diekhoff das, und dann macht Pohl das; Pohl ist von „Oceanic“.

Das ist das, was ich Ihnen am Anfang sagte: Ich muß das Vertrauen zu den Männern draußen haben, daß die solche Absprachen in eigener Zuständigkeit richtig machen. Das kann ich nicht vom Land aus steuern, weil ich nicht weiß, was jeder einzelne im Moment da tut. So kann man das einfach nicht beschreiben, wenn ich mir an Land sagen lasse - 100 Meilen weg -, was da draußen gerade passiert.

Stellv. Vorsitzender: Gut. – Herr Zacher, ich habe dann noch drei abschließende Fragen, die betreffen die Schlepperkonzeption des Bundes. Haben Sie an dieser Schlepperkonzeption des Bundes mitgearbeitet?

Zacher: Ja, insofern, daß wir die Vorgaben umgesetzt haben in der Weise, daß wir unsere Vorstellungen zum Beispiel in den Neubau der "Neuwerk" jetzt zum Schluß, aber

früher auch schon in den Neubau der "Mellum" eingebracht haben, als Nutzer, als geräteführende Ämter.

Stellv. Vorsitzender: Wie beurteilen Sie die Schleppübungen, die in den letzten Jahren durchgeführt worden sind?

Zacher: Die beurteile ich als sehr hilfreich und auch gut und als gelungen; denn die Vorwürfe, die inzwischen nach den Schleppübungen immer gemacht worden sind, gehen in eine Richtung, wo ich sage: Das kann man einfach nicht beeinflussen. Wenn wir Monate vorher mit einer Reederei festlegen, dann und dann kommt dein Tanker, dann wollen wir eine Übung machen, dann können wir nicht garantieren, daß wir Windstärke X oder Y haben, dann müssen wir das so nehmen, wie es kommt.

Einmal hat man uns gesagt - es ist jetzt anderthalb Jahre her -: Da haben Sie sich ja was ausgesucht, Ententeich und Sonnenschein. – Das war richtig; nur, das konnten wir nicht vorher wissen. Aber der Termin, wo der Tanker kam, der stand, und der kam, und entweder konnten wir da etwas machen, oder wir konnten nicht.

Das nächste Mal, wenige Tage, bevor "Pallas" passierte, war es so hart - Windstärke 7, meine ich -, da hat der Kapitän der "Berlina" gesagt, ich denke nicht daran, Anker auf zu gehen - was wir gerne gewollt hätten, um die Schleppübung machen zu können. Da hätte man gesagt: Da machen sie eine Schleppübung fern jeder Realität. – Richtig, aber das war unseren Möglichkeiten entzogen, zu sagen: Du holst jetzt den Anker hoch.

Wir sind dann ja am nächsten Tag draußen gewesen, als es ein bißchen abgeflaut hatte. Da hat der Kapitän den Anker hochgeholt, und dann hat "Neuwerk" auch geschleppt, und zwar ordentlich geschleppt, über Heck.

Stellv. Vorsitzender: Vielen Dank.

Vorsitzender: Herr von Hielmcrone!

Abg. Dr. von Hielmcrone: Ja, ich habe die eine oder andere Frage. Zunächst einmal: Wie sieht die Abgrenzung zwischen Wasser- und Schiffsamt und ZMK aus? Mir ist das nicht ganz klar geworden, weil Sie sagten, einerseits sei Tönning zuständig, dann hätten Sie es aber in Cuxhaven gemacht. Wie ist da die Abgrenzung der Zuständigkeiten?

Zacher: Schiffsamtspolizeilich ist Tönning in seinem Bereich zuständig, ohne Wenn und Aber. Der Zentrale Meldekopf gilt für die ganze Bundesrepublik von der polnischen Grenze bis zur holländischen Grenze. Alle Meldungen über seewärtige Ungereimtheiten, über Unfälle, über vertriebene Tonnen, über Bohrrinslunglücke laufen also in Cuxhaven im ZMK auf und werden von da unmittelbar, das heißt innerhalb von Minuten, an die richtige Ansprechstelle weitergegeben, die dann tätig werden muß, um die Maßnahmen auf den Weg zu bringen, die notwendig sind. Einschränkung: große Schadstoffunfälle. Die werden dann generell von der Sonderstelle Bund und Küstenländer von Cuxhaven und über die ELG abgewickelt.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Gut. – Sind Sie in einem solchen Einsatzfall dann weisungsunabhängig, oder unterliegen Sie auch Weisungen, möglicherweise der einzelnen Küstenländer oder des Bundes?

Zacher: Das verstehe ich nicht ganz. Der ZMK ist eine Relaisstation. Er weist überhaupt niemanden an. Er nimmt Meldungen entgegen und gibt sie weiter. Die, an die sie weitergegangen sind, müssen es dann umsetzen, also auch Weisungen erteilen oder Aufträge erteilen, zum Beispiel an Privatfirmen. Der ZMK braucht also keine Weisungsbefugnis; er ist, wie gesagt, nur Relaisstation.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Dann muß ich die Frage konkretisieren. Werden Ihnen in einem solchen Einsatzfall Weisungen erteilt, von Ländern oder dem Bund?

Zacher: Nein. Jetzt haben Sie es auf den Punkt gebracht. Wenn im Cuxhavener Bereich etwas anfällt, dann bin ich derjenige – oder das Amt Cuxhaven –, der Weisungen gibt. Ich benutze auch den ZMK, um irgend etwas rüberzubringen oder herzukriegen, aber die Weisungen kommen dann vom Amt, nicht von diesen beiden Menschen oder von dem einen Mann.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Gut. – Ich komme jetzt, ähnlich wie Herr Maurus, zu dem Verhältnis des ZMK zu den einzelnen anderen Einsatzleitstellen. Wie ist das Verhältnis zur SAR – oder es heißt dann ja wohl auch RCC – Glücksburg? Findet da ein Austausch statt?

Zacher: Ja, immer wenn wir ihn brauchen, wenn also Fragen hochkommen, dann wird angerufen, die bei uns oder wir bei denen. Aber es gibt kein institutionalisiertes Meldeverfahren, daß man also alle zwei Stunden miteinander telefoniert oder so etwas.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Das müssen Sie ja auch nicht. Aber im Einsatzfall, wird da auch einmal eine Lagebesprechung hinterher gemacht, daß man sagt, das lief gut, und das lief nicht so gut?

Zacher: Das passiert. Schon während eine Geschichte läuft, sagt man sich schon: Mensch, da hättest du aber dies oder das tun sollen. Wenn Sie sich einmal das Protokoll vornehmen, das im ZMK geführt wird, sehen Sie auch immer wieder: Info an SAR oder Info von SAR.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Gibt es direkte Verbindungen zwischen MRCC Aarhus und ZMK Cuxhaven?

Zacher: Nein. Also, wir haben Telefon, und die haben auch Telefon. Also, wenn man will -- Aber das meinen Sie ja wohl nicht.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Das meine ich nicht. Wie erhalten Sie generell Ihre Meldungen? Welche Stränge gibt es da?

Zacher: Telefon und Fax.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Hören Sie selbständig etwa ausländische Seefunkstationen wie beispielsweise Lyngby Radio?

Zacher: Bitte noch einmal!

Abg. Dr. von Hielmcrone: Hören Sie ausländische Seefunkstationen ab wie Lyngby Radio?

Zacher: Die werden mitgehört, aber nicht pflichtgemäß, daß man muß, sondern das passiert einfach. Das wird eingestellt, es läuft, und dann hört man es halt mit.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Ich habe noch eine Frage: Wann erhielt der ZMK die erste Nachricht, also außer der "Feuer an Bord" um 17:36 Uhr, aber danach? Wann erhielten Sie da die erste Nachricht?

Zacher: Danach am nächsten Morgen - Augenblick, wo ist Seite 1? – um 7:19 Uhr. MRCC Bremen meldet dem ZMK, "Pallas" auf Position sowieso, dänisches Rettungsboot wegen eines weiteren Seenotfalles im Dänemark-Gebiet abgezogen, Driftrichtung der "Pallas" Sylt.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Das Küstenwachtzentrum Cuxhaven, ist das identisch mit ZMK?

Zacher: Wenn Sie so wollen, ja. Das ist ein Raum. Ich sagte schon, wir haben den ZMK vor Jahren, 1994 zum 1. Juli, einmal aus der fünften Etage in diese zweite Etage heruntergeholt, und dieser ZMK dient jetzt auch gleichzeitig den anderen Mitgliedern der Küstenwache als Kommunikationseinrichtung.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Herr Zacher, wie erklären Sie sich dann, daß nach den Unterlagen der Seenotleitung MRCC Bremen, Seenotfall "Pallas", die erste Meldung des MRCC Bremen an das Küstenwachtzentrum Cuxhaven um 0:27 Uhr erfolgte?

Zacher: Das kann ich mir nicht erklären. Ich weiß es nicht. Aber es gibt da offenbar einen Punkt, daß eine Meldung bei einem Partner

in der Küstenwache aufgelaufen ist, die dann untergeschnitten ist.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Was heißt "untergeschnitten"?

Zacher: Sie ist nicht offiziell - -

Abg. Dr. von Hielmcrone: Sie ist nicht verarbeitet worden?

Zacher: Nicht verarbeitet worden.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Ich erinnere mich, hatten Sie nicht heute früh gesagt, die erste Meldung sei um 5:05 Uhr bei Ihnen eingegangen?

Zacher: Um 5:05 Uhr war was. Moment! – MRCC hat mitgeteilt, daß die Bergung der Leute von der brennenden "Pallas" abgeschlossen ist. – Ich bitte um Entschuldigung. Das habe ich heute morgen aber schon vorgelesen. Das habe ich eben übersehen.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Es heißt aber dann doch, daß im ZMK Cuxhaven zwischen 5:05 und 7:15 Uhr nichts unternommen wurde.

Zacher: Richtig, weil immer noch die "Nordsee" – dänisch kann ich das nicht aussprechen – zu dem Zeitpunkt vor Ort war. Für uns war das zu dem Zeitpunkt auch noch ein Schlepper, ein Schiff, das also irgendwie Bergung machen konnte. Das ist erst um 7:19 Uhr klar geworden, daß dieses Schiff nun auch nicht mehr da war, und dann sind wir in die Puschen gekommen.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Gut. – Um 15:53 Uhr meldet die "Neuwerk": Feuer ist gelöscht. Wissen Sie, wieso man auf diese im nachhinein irriige Meinung kam?

Zacher: 15:53 Uhr? An welchem Tag?

Abg. Dr. von Hielmcrone: Am 26.

Zacher: 15.53 Uhr? Beide Schiffe, "Mellum" und "Neuwerk", haben ja die "Pallas" mit Wasser bearbeitet, und das wird der Punkt gewesen sein, wo man gesagt hat:

Jetzt haben wir die Flammen so weit aus, daß wir keine mehr sehen, und das war der Zeitpunkt, als man dann die vier Mann von der "Meerkatze" rübergebracht hat. Das war ja die Voraussetzung. Auf dem am Anfang noch voll brennenden Schiff hätte man auch die "Meerkatze"-Leute nicht absetzen können.

Ich bitte, das "Feuer aus" nicht so zu verstehen, daß es also mit letzter Sicherheit tot war. Das haben wir auch 1982 bei "Ever-Level" gehabt. Da hat es, glaube ich, sechs- oder siebenmal geheißt, Feuer ist aus. Eine Stunde oder zwei Stunden später, wenn der Wind wieder ein bißchen aufbriste, brannte es plötzlich wieder.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Da hat man sich offenbar öfter geirrt, was die "Pallas" angeht.

Ich komme auf den gleichen Fragenkomplex, den Herr Maurus auch schon angeschnitten hat, zurück. Sie haben gewußt oder ZMK Cuxhaven hat gewußt, es herrscht Feuer an Bord. Im Falle eines Feuers auf einem Schiff haben Sie, na ja, jedenfalls Absprachen mit der Feuerwehr in Cuxhaven. Warum ist nicht vorher die Feuerwehr Cuxhaven eingeschaltet worden, generell zur Konsultierung, was man in einem solchen Fall macht?

Zacher: Wir haben mehr als Absprachen. Wir haben seit Jahren ein Feuerschutzabkommen für die Elbe und für einen Teil der Nordsee zumindest. Wir haben es einfach nicht im Moment für notwendig gehalten, die Feuerwehr so früh einzuschalten. Das kann ich nur noch einmal sagen. Ich würde auch jetzt noch nicht, nachdem ich eine ganze Menge mehr weiß, zu einem solchen Zeitpunkt sagen, da fliege ich Leute raus, ehe nicht der Untersatz da ist, mit dem ich sie bergen kann.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Das sind ja auch zwei verschiedene Dinge. – Am 26.10. ist die Schleppverbindung mit der Polypropylen-Leine hergestellt worden. Das ist die, die dann –

Zacher: - 16 Stunden gehalten hat.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Ja. Ist es richtig, daß eine solche Verbindung in der Regel nicht sehr lange hält, also mit dem Reißen dieser Verbindung gerechnet werden muß?

Zacher: Mindestens die Kapitäne haben damit gerechnet. Das schreibt ja Pohl in seinem Kapitänsbericht eindeutig. Er schreibt es aber auch so, daß beide Kapitäne, der "Mellum"-Kapitän und der "Oceanic"-Kapitän, sich darüber offenbar einig waren.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Gut. – Wenn ich nun weiß, daß eine Verbindung, die ich hergestellt habe, möglicherweise nicht lange von Bestand ist, wobei man sagen muß, sie dauerte ja, sie war ja doch relativ stabil, was ist dann getan worden, um für den Fall eines Bruches dieser Verbindung sofort für Ersatz zu sorgen oder dann neue Maßnahmen zu ergreifen?

Zacher: Dafür sind ja alle Schiffe, die wir da draußen hatten, eingerichtet, Schleppverbindungen herzustellen. Sowohl "Oceanic" als auch "Mellum" als auch "Neuwerk" - also in dieser Situation eingeschränkt, weil sie nur einen Propeller voll benutzen konnte – wären in der Lage gewesen, so etwas wieder aufzubauen. Das war ja auch die Intention der Kapitäne: Wir wagen es; vielleicht hält sie ja auch ein bißchen länger. Und wenn sie bricht, dann gehen wir ran. – Denn es ist – so hat Herr Pohl jedenfalls geschrieben – einfacher, ein dann frei treibendes Schiff wieder auf den Haken zu bringen als ein im Schlepp befindliches Schiff.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Ist es richtig, daß Sie dann diese Helikopter-Verbindung brauchten, um einen Leinen-Ersatz herzustellen?

Zacher: Wir brauchten sie nur, um die Leute rüberzubringen. Die Leine dürfen wir mit dem Helikopter nicht anfassen.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Das ist mir klar. Aber für die Leute brauchten Sie den Helikopter?

Zacher: Ja.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Die Leine ist nach meinen Kenntnissen um 12:20 Uhr gerissen.

Zacher: Ja.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Der Helikopter wurde erst um 14:35 Uhr bestellt. Da ist eine Lücke. Warum nicht gleich?

Zacher: Einen Augenblick, da muß ich selber erst nachgucken. – Entschuldigung, bitte einen Moment. – Wo ist Seite 4? – Damit es jetzt kein Mißverständnis gibt: Wir sind jetzt am Tage des 27.?

Abg. Dr. von Hielmcrone: Ja, genau.

Zacher: Richtig. Um 11:10 Uhr stellt SAR Heli auf Helgoland bereit. Um 11:28 Uhr fragt die SAR noch einmal wegen der Abmessungen und Gewichte des Materials. Dann haben die offenbar intern ein bißchen miteinander geredet. Um 12:14 Uhr lehnt die SAR den Materialtransport ab. Dann kommt um 12:20 Uhr: SAR teilt mit, daß Heli nicht gestellt werden kann, weil in Kiel ein Heli ausgefallen ist; dann haben die den Heli von der Nordsee da herüber verlegt. Darin wird diese Verzögerung begründet.

Dann sind wir auf den BGS umgestiegen, und der mußte ihn einfliegen aus Bad Bramstedt, wo sie ihre Station haben.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Gut, wir sind uns ja darüber einig, daß es mit dem Helikopter noch ein paar Probleme gibt, so daß das ohnehin bewertet werden muß.

Eine Frage: Wie ist die Mannschaft auf "Mellum" und "Neuwerk" ausgebildet?

Zacher: Wir machen ständige Übungen, ständiges Training mit allen Einrichtungen, mit allen technischen Einrichtungen, die da

an Bord sind, von der Schlepperei angefangen über Feuerschutz, über das Herstellen des Gasverschlußzustandes, Swipping-Arme(?) ein- und ausfahren, die ... (akustisch unklar) Anlagen fahren; wenn nicht Besonderheiten sind, wird das jede Woche oder, sagen wir einmal, spätestens alle vierzehn Tage mindestens einmal durchgefahren. Ziel ist aber, das jede Woche einmal durchzufahren. Da kommen aber schon einmal Haker herein.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Eine spezielle Berge-Ausbildung haben sie nicht?

Zacher: Eine spezielle Bergungsausbildung nicht. – Aber jetzt muß ich doch fragen: Was verstehen Sie unter einer speziellen Bergungsausbildung?

Abg. Dr. von Hielmcrone: Die Leute, die auf der "Oceanic" tätig sind, machen Bergung ja im Prinzip hauptberuflich.

Zacher: Ja, ich frage: Wie kommen Sie darauf? Die liegen bei Helgoland. Die können nicht mehr machen als unsere Leute auch. Die alten Leute da an Bord haben früher sicher sehr viel Bergung gemacht. Das Schiff hat, ich weiß nicht, etliche Jahre in Bremerhaven aufgelegt, ist 1996 wieder in Dienst gestellt worden, und seitdem fährt sie für die Bundesrepublik, und sie machen die Einsätze, die wir ihnen leider gelegentlich erteilen müssen, wenn nämlich Seenot draußen war. Mehr haben die zur Zeit auch nicht drauf. Nur die Älteren, die vor der Außerdienststellung, als sie in Bremerhaven eingemottet war, schon an Bord waren, nur die können also über ein wirkliches Repertoire verfügen. Woher soll es sonst kommen?

Abg. Dr. von Hielmcrone: Das verleitet mich zu der Frage: Wäre es dann sinnvoll, in einem solchen Fall immer zunächst einen professionellen Berger einzusetzen, bevor man auf andere Kapazitäten zurückgreift?

Zacher: Da frage ich Sie: Wo soll der herkommen? Ich habe ja schon die Einschränkung gemacht, und das ist jetzt, bitte, keine

Abqualifizierung: Auch die "Oceanic"-Leute können ja nicht vorankommen; sonst gibt es doch an der deutschen Küste gar keinen mehr.

Meine Damen und Herren, das ist ja eigentlich einer der Punkte: Früher, als wir sehr viele Unfälle hatten, lag in Borkum einer, auf Helgoland lag einer, in Cuxhaven lag ein Bergungsschlepper, und sie hatten eigentlich alle ganz gut zu tun. Wenn wir jetzt feststellen, daß es keine Bergungsschlepper mehr gibt, hat das doch den Grund darin, daß sich die Sicherheit deutlich erhöht hat, daß es sehr viel weniger Unfälle gibt als noch vor 20 oder 30 Jahren. Das Wenige, was jetzt noch da ist, rentiert sich nicht mehr, dafür als Firma einen Schlepper vorzuhalten, denn eine Firma will ja Geld verdienen. Also ist der Bund schon einmal in diese Lücke hineingesprungen, indem er zunächst einmal die "Manta" und jetzt die "Oceanic" angemietet hat.

Aber besondere Trainingsprogramme können wir nur noch in der Weise verpassen – und die "Oceanic" auch daran teilhaben lassen, was wir tun -, zum Beispiel Fall "Berlina" oder vor anderthalb Jahren die Schleppübung, da hat die "Mellum" auch mitgespielt. Andere Chancen sehe ich da nicht. Das hat nichts mit Verreißen oder so etwas zu tun, aber wenn sie da nur auf Position liegt, wo soll sie es lernen? Die alten Hasen, die da noch an Bord sind, haben sicher aus der Vergangenheit noch viel drauf; nur, die ganze Besatzung besteht nicht nur aus alten Hasen.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Ja, das kann gar nicht anders sein.

Wie waren die Vereinbarungen zwischen Ihnen, also dem ZMK, und den Versorgern "Alex Gordon" und "Englishman", die ja im Rahmen Ihres LoF-Vertrages tätig waren?

Zacher: Wir haben keine weiteren Vereinbarungen gehabt. Der Reeder hat gesagt: Ich habe diese Schiffe geordert, die schicke ich dahin, und die sollen in meinem Namen, in

meinem Auftrag und auch zu meinen Kosten die Bergung vornehmen. – Das war die Vereinbarung, das war die Absprache. Es gibt aber kein Papier darüber. Der Reeder ist verpflichtet, so etwas zu tun.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Gut, aber der Einsatz Ihrer Schiffe einerseits und der Schiffe "Alex Gordon" und "Englishman" andererseits muß ja irgendwie abgesprochen werden.

Zacher: Moment, Sie meinen den Einsatz, als sie alle da waren?

Abg. Dr. von Hielmcrone: Ja, es waren ja furchtbar viele Schiffe unterwegs.

Zacher: Ich habe am Anfang schon gesagt: Der erste, der da war, war "Alex Gordon". In der ersten Nacht morgens um 0:30 Uhr traf er da ein, nach der Ankündigung vom Nachmittag des 26. Da ist er gefragt worden: Kannst du, willst du was machen? – Da hat er gesagt: In der Nacht und bei diesem Wetter kann ich gar nichts machen. – Er ist mitgefahren. Das war die Absprache vor Ort.

Als dann um 12:20 Uhr bei uns die Stropp gerissen war, ist er gefragt worden: Kannst du jetzt, willst du jetzt anfassen? – Da hat er gesagt: Ja. – Er hat – ich habe es so ein bißchen lax gesagt – die alte Schleppleine von "Mellum" auf seinen Draht aufgeknötet. Das war sein Eingriff. Danach hat er gesagt: Im Moment kann ich auch nicht mehr. – Dann sind immer wieder wir in die Bresche gesprungen.

Aber wir haben niemals, weder in diesem Fall "Pallas" noch sonst irgendwann, zu irgendeiner Zeit auf jemanden gewartet. Wenn wir glaubten, etwas bewirken zu können, dann haben wir das gemacht. Ich sage noch einmal, wir sind bis weit nach Holland hineingefahren, wir sind mit der "Merkur" im Januar dieses Jahres bis vor Dänemark gefahren. Da sind wir sogar mit einem staatlichen Schiff, damals noch mit der "Scharhörn", hingefahren. Da habe ich nie groß drüber nachgedacht; es hätte sogar im

Ernstfall diplomatische Verwicklungen nach sich ziehen können, daß wir da hingefahren sind, ohne etwas zu sagen. Wir haben es gemacht, wir sind hingefahren und haben der "Merkur" geholfen, über Wasser zu bleiben, dank der schweren Pumpen, die wir für die Ölbekämpfung auf der "Scharhorn" hatten. Wenn die nicht gewesen wären, wäre die "Merkur" abgesoffen.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Also, Sie greifen ein, wenn Gefahr im Verzuge ist, dann auch unabhängig –

Zacher: Ja.

Abg. Dr. von Hielmcrone: - von internationalen Begrenzungen oder Grenzziehungen im Seegebiet.

Zacher: Das mag ein bißchen großkotzig sein, das weiß ich nicht, aber wir haben es getan.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Waren eigentlich die Schiffe "Alex Gordon" und "Englishman" für diese Aufgabe geeignete Schiffe?

Zacher: Aber ja, ohne Wenn und Aber ja. Die Aussagen, die da im Raume stehen, diese Staatsschiffe seien nicht geeignet, sind, so sage ich einmal, schlicht falsch.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Das wäre erst meine nächste Frage. Ich sprach jetzt nur von "Alex Gordon" und "Englishman".

Zacher: Viele Zeitungen haben das geschrieben, und auch hochrangige Persönlichkeiten haben solche Äußerungen in den Raum gestellt: Die Bundesschiffe waren nicht geeignet. – Da kann ich Ihnen Schlagzeilen zeigen.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Eigentlich sprach ich eben von "Englishman" und "Alex Gordon", aber das leitet natürlich über zu der zweiten Frage. "Mellum" und "Neuwerk", sind die geeignet, sind sie genauso gut wie die "Oceanic", sind sie besser als die "Oceanic"?

Zacher: Entschuldigung, habe ich das eben mißverstanden? Hatten Sie "Alex Gordon" und "Englishman" gesagt?

Abg. Dr. von Hielmcrone: Ja.

Zacher: Ich habe mich mit meiner Aussage eben auf "Mellum" und "Neuwerk" bezogen. Wenn Sie nach den beiden Charterschiffen fragen, kann ich nur soviel sagen: Das sind Bohr-inselversorger, beide, der eine, "Englishman" noch deutlich größer als "Alex Gordon". Ich muß einfach das von heute morgen wiederholen: Wer als Bohrinselversorger in der Nordsee unter den Ricks arbeitet und sein Geschäft nicht versteht, der ist raus aus dem Geschäft, und der kriegt auch keinen Job wieder.

Das nehme ich nur als Maßstab, übertrage es jetzt und sage: Dann verstehen die das, und dann waren die auch geeignet, den Auftrag, den der Reeder ihnen erteilt hatte, zu erfüllen. Davon bin ich fest überzeugt, bis zum Beweis des Gegenteils. Ich kenne die Menschen da an Bord alle nicht persönlich, aber wer so ein Schiff fährt und es offenbar über viele Jahre gemacht hat, das kann kein schlechter Seemann sein.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Das war die erste Frage. Die zweite Frage ist in der Tat die: Wie bewerten Sie "Mellum" und "Neuwerk" für diesen Einsatz, generell für den Einsatz in der Nordsee, auch im Vergleich zur "Oceanic"?

Zacher: Ich halte die "Mellum" und ganz besonders die "Neuwerk" für genauso gut geeignet wie die "Oceanic", vor allen Dingen was das Manövrierverhalten angeht. Sollte es wirklich einmal auf die letzten 10 oder 20 oder 30 t Zugkraft ankommen, dann ist unbestritten die "Oceanic" der stärkere Schlepper. Wir waren jetzt gerade vor wenigen Tagen in Norwegen, haben dort den noch ausstehenden Schleppversuch mit der "Oceanic" gemacht, und die "Oceanic" hat ohne große Probleme die vertraglich zugesicherten 165 t Zugkraft nachgewiesen. Das offizielle Papier des GL liegt noch nicht vor,

aber sie hat darüber hinaus bei letzter Kraftanstrengung der Maschinen fast 180 t Zugkraft gebracht. Dieses Ergebnis muß ich allerdings unter den Vorbehalt stellen, daß beim Rechnen manchmal noch so Dinge hineinkommen, aber ich sage einmal, die 165 t, die in dem Chartervertrag zugesichert sind, sind vorhanden, die sind nachgewiesen worden.

Unsere Bundesschiffe können beide nur 110 t bringen. Die "Neuwerk" haben wir in der Ostsee auf 113,5 t, ein Ticket darüber vom GL, aber das sind eben die versprochenen 110 t, und die "Mellum" in gleicher Größenordnung. Wenn es also wirklich einmal um die Differenz von 110 bis 160 t geht, dann ist die "Oceanic" zweifellos besser geeignet, das ist einfach nicht wegzudiskutieren. Nur, nach meiner Kenntnis ist Zugkraft noch nie das entscheidende Kriterium gewesen. Wenn man in solchen Fällen nämlich dann voll anspannt, reißt man sich unter Umständen, wie wir es ja mit dem Königsroller gesehen haben, irgend etwas vom Deck ab und erreicht eigentlich das Gegenteil von dem, was man will. Zugkraft ist also allenfalls ein Punkt, der zu berücksichtigen ist. Da gibt es ganz andere Dinge, die auch noch eine Rolle spielen, zum Beispiel das Manövrieren.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Aha. – Wie schätzt man im ZMK die Umweltgefahren ein, die von der "Pallas" ausgingen?

Zacher: Sie stellen Fragen, die nicht Sache des ZMK sind. Deshalb möchte ich mich hier dazu nicht äußern. Das sind Sachen, die die ELG sagen muß.

Wir haben ja gehört – das ist ja von Anfang an gesagt worden -, es ist noch Öl in geringen Mengen drin, und jeder Tropfen Öl oder jeder Liter Öl ist ungut für die Umwelt, wenn er denn rauskommt.

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

Vorsitzender: Herr Schlie, bitte!

Abg. Schlie: Herr Zacher, ich würde gern noch einmal auf die Erstmeldung und auf die Situation 25.10./26.10. zurückkommen. 17:31 Uhr Erstmeldung, 17:36 Uhr dann die Meldung an das ZMK, daß keine Hilfe notwendig sei, sondern gelöscht ist. Am nächsten Morgen dann, am 26., um 7:19 Uhr wird das ZMK aktiv. Nun würde ich gern die Zeit dazwischen noch einmal beleuchten. Da hat es dann, sagten Sie, um 5:05 Uhr, wenn ich das richtig notiert habe, -

Zacher: Ja.

Abg. Schlie: - die Meldung gegeben: Bergung abgeschlossen.

Könnten Sie noch einmal konkretisieren, wie die Meldung, die Sie da erhalten haben, genau lautete?

Zacher: Nein, ich kann Ihnen nur sagen, was ich hier aufgeschrieben habe oder aus den Protokollen abgeschrieben habe. Da steht drin: MRCC Bremen teilt dem ZMK mit, Bergung der Besatzung des brennenden Havaristen durch dänischen und deutschen Rettungsdienst (Hubschrauber) abgeschlossen. 16 Seeleute gerettet, davon einer schwer verletzt. Ein Todesopfer. Schiff treibt brennend mit noch laufender Maschine, jedoch Propellerschub null in Richtung Westküste Schleswig-Holstein, 20 Grad Ruderlage, dänischer Schlepper "Nordsee" vor Ort, Rettungskreuzer "Minden" der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger auf der Rückfahrt nach Sylt. Rettungsmaßnahmen werden von Dänemark koordiniert. – Ende.

Abg. Schlie: Das heißt also, daß Sie um 5:05 Uhr informiert worden sind, daß die "Pallas" auf das Festland zutreibt, aber davon ausgingen, daß sich der dänische Schlepper "Nordsee" dort vor Ort befand, und Sie davon ausgingen, daß die "Nordsee" dann entsprechend handeln würde.

Zacher: So ist es.

Abg. Schlie: Wäre es da nicht notwendig gewesen, das noch einmal rückzusichern, um die eigenen Schlepperkapazitäten da eventuell schon einmal in Stellung zu bringen?

Zacher: Zu dem Zeitpunkt haben wir dafür jedenfalls keinen Anlaß gesehen, denn sonst hätten wir es getan. Unsere Schwesterorganisation, wenn Sie so wollen, die Deutsche Gesellschaft, ist ein über jeden Zweifel erhabener Partner.

Abg. Schlie: Ja, das ist jetzt nicht der Punkt, um den es geht. Der Punkt ist die Einschätzung, die vorgenommen worden ist, daß zu dieser Zeit im Zentralen Meldekopf die Einschätzung vorlag, daß ein ohne Besatzung treibender Frachter begleitet wird möglicherweise von einem dänischen Schlepper und man davon ausging, daß der das macht. War denn beim ZMK durch Dänemark irgend etwas bei Ihnen aufgelaufen, beispielsweise aufgrund des DENGGER-Abkommens?

Zacher: Nein.

Abg. Schlie: Hätte nicht das DENGGER-Abkommen hier greifen müssen?

Zacher: Also, DENGGER bezieht sich, ja, auf Schadstoffe, die austreten können, sollen, müssen; nein, müssen nicht, um Gottes willen, aber können. Zu dem Zeitpunkt – unterstelle ich jetzt – haben die Dänen an so etwas nicht gedacht. Die haben wie wir ein brennendes Schiff gesehen, einen normalen Seenotfall, sage ich einmal.

Abg. Schlie: Gut, lassen wir das erst einmal.

Sie hatten vorhin noch einmal zu diesem Zeitpunkt eine Aussage gemacht, daß zwischendurch bei einem Partner der Küstenwache eine Meldung aufgelaufen sei, aber die offensichtlich nicht weitergegeben worden sei oder verwendet worden sei. Welcher Partner der Küstenwache war das?

Zacher: Beim BGS.

Abg. Schlie: Beim BGS. Das war also in der Zeit zwischen dem 25.10. um 17:36 Uhr und dem 26.10. um 5:05 Uhr?

Zacher: Nein, Ihr Kollege hat das etwas präziser gesagt: irgendwie morgens am 26. um 0 Uhr.

Abg. Dr. von Hielmcrone: 0:28 Uhr!

Abg. Schlie: Gut, danke.

Dann zu einem anderen Komplex: Die Einsatzorder an die "Oceanic" ist vom ZMK am 27.10. um 7:13 Uhr ergangen. Sie sagten vorhin hier, die Einsatzorder beinhaltete eine Optimierung der Brandbekämpfung vor Ort.

Zacher: Ja.

Abg. Schlie: Es ging also ausdrücklich nicht um einen zusätzlichen Schleppauftrag?

Zacher: So ist es.

Abg. Schlie: Ich gehe einmal davon aus, daß das entsprechende Schleppgerät auf so einem Schiff wie der "Oceanic" natürlich vorhanden ist, aber war denn auch das Personal entsprechend vorbereitet, solch eine Schleppung dann vor Ort durchzuführen?

Zacher: Das "Oceanic"-Personal?

Abg. Schlie: Ja, das auf dem Schiff jetzt anwesende "Oceanic"-Personal.

Zacher: Auf der "Oceanic" anwesend? Selbstverständlich sind die darauf eingerichtet.

Abg. Schlie: Zu diesem Zeitpunkt, trotzdem sie nur den Auftrag hatten – was heißt "nur"? -, die Brandbekämpfung zu optimieren?

Zacher: Sicher. Dafür wird der Schlepper vorgehalten, generell, rund um die Uhr, das ganze Jahr über. Die sind immer darauf vorbereitet.

Abg. Schlie: Ich frage ja nicht ohne Grund nach.

Dann würde ich gern noch einmal wissen: Am 27.10. um 12:25 Uhr bricht dann die Leinenverbindung der "Mellum" zur "Pallas". Die "Alex Gordon" nimmt dann die Leine auf. Warum hat die "Alex Gordon" das gemacht, warum hat die "Oceanic" das nicht probiert?

Zacher: Weil die "Alex Gordon" einen Schleppvertrag oder einen Bergungsvertrag mit dem Reeder hatte, mit dem Eigentümer.

Abg. Schlie: Ist das denn ein entscheidender Punkt zu diesem Zeitpunkt gewesen? Ist nicht die Gefahrenabwehr der entscheidende Punkt gewesen?

Zacher: Beides. – Nein, das dient auch der Gefahrenabwehr. Wenn "Alex Gordon" ihn auf den Haken nimmt, ist die Gefahr abgewehrt. Aber ich wiederhole noch einmal: Keiner, jedenfalls von uns keiner, konnte sagen, die können das nicht.

Abg. Schlie: Ist die "Alex Gordon" denn aus Ihrer Sicht besser geeignet als die "Oceanic", diesen Vorgang durchzuführen?

Zacher: Sie ist geeignet, und das reicht.

Abg. Schlie: Dann ist ebenfalls, nachdem die Ankerkette dann gehalten hat, wiederum die "Alex Gordon" tätig geworden, um die Ankerkette zu fischen. Warum hat das nicht auch die "Oceanic" versucht? Ich sage jetzt "auch".

Zacher: Weil alle Schiffe, die vom Bund vorgehalten werden – und die "Oceanic" wird auch vom Bund vorgehalten –, darin keinen Sinn gesehen haben, in der Nacht bei Dunkelheit dort solche Manöver zu fahren – und bei dem Wetter.

Abg. Schlie: Die "Alex Gordon" hat das ja probiert.

Zacher: Ja, sie hat es probiert.

Abg. Schlie: Und die "Oceanic" hat dort eben keine Möglichkeit gesehen, die Ankerkette zu fischen?

Zacher: Wir haben das nicht für sinnvoll gehalten.

Abg. Schlie: Sie haben es nicht für sinnvoll gehalten?

Zacher: Ja.

Abg. Schlie: Gut, das reicht mir erst einmal.

Vorsitzender: Bitte, Herr Hentschel.

Abg. Hentschel: Schönen guten Tag, Herr Zacher.

Zacher: Guten Tag.

Abg. Hentschel: Ich beginne noch einmal mit der Nacht vom 25. auf den 26. Die Mayday-Meldung erfolgte um 23:54 Uhr. Zu dem Zeitpunkt war klar, daß das Schiff aufgegeben ist und daß da ein Problem ist. Was macht in dem Moment das ZMK, wenn so ein Fall auffällt?

Zacher: An welchem Tag sind Sie mit 23 Uhr - -

Abg. Hentschel: Am 25.10. um 22:54 Uhr UTC, das heißt 23:54 Uhr MEZ, erfolgt die Mayday-Meldung.

Zacher: Aber nicht beim ZMK. Das muß in dem Dänen-Protokoll irgendwo drinstehen.

Abg. Hentschel: Erfahren Sie so etwas nicht?

Zacher: Nein.

Vorsitzender: Kollege Hentschel, das haben wir eben ausführlich erörtert.

(Zuruf: Er war nicht da!)

Abg. Hentschel: Doch, ich war da. Ich habe das mitbekommen. – Ich suche gerade die Meldung an Sie, an den ZMK. Wo ist die Meldung? – Moment.

Vorsitzender: Wollen wir eventuell erst weitergehen, Herr Kollege Hentschel? Dann können Sie noch einmal formulieren.

Abg. Hentschel: 0:28 Uhr UTC, das ist, wenn ich es richtig sehe, 1:28 Uhr MEZ, steht hier: Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger meldet ZMK Auslaufen des SRK "Minden" zum Abbergen der "Pallas"-Besatzung.

Zacher: Das ist die Meldung, von der wir eben sprachen, die untergeschnitten ist.

Abg. Hentschel: Die ist nicht an Ihrem Meldekopf angekommen?

Zacher: Die ist bei dem Partner angekommen, den ich eben benennen mußte. Die ist aber nicht offiziell irgendwie zur Kenntnis - - Das haben wir erst durch Rückfragen der Wasserschutzpolizei jetzt bei den Erhebungen vor einigen Wochen - -

Abg. Hentschel: In den folgenden fünf Stunden hat es einen ununterbrochenen Kontakt von Glücksburg, von dem SAR/RCC in Glücksburg, mit der "Pallas" und den dänischen Behörden gegeben und hat die Bergung stattgefunden. In dieser gesamten Zeit, bis 5:05 Uhr, wovon Sie eben berichtet haben, hat es keinerlei Informationen an den ZMK gegeben?

Zacher: So ist es.

Vorsitzender: Das ist schon mehrmals bestätigt worden.

Abg. Hentschel: Wie halten Sie es für möglich, daß so etwas vorkommt?

(Abg. Kubicki: Was soll er darauf antworten?)

Zacher: Vermutlich, weil es nicht in Vorschriften festgelegt ist.

Abg. Hentschel: Meinen Sie, daß da eine Lücke in den Vorschriften ist?

Zacher: Ich bin kein Freund von besonderen Vorschriften. Wir haben schon Vorschriften genug. Aber vielleicht ist da wirklich etwas, wo man - -

Abg. Hentschel: Sie haben aber auf jeden Fall zu diesem Zeitpunkt aufgrund der Meldung - - Nein, Sie hatten ja keine. Sie haben um 5:05 Uhr die Information gehabt, als zum erstenmal das Mayday gemacht worden ist, daß sich das Schiff in Seenot befindet, obwohl es um 12 Uhr bereits in Seenot geraten war?

Zacher: Nein, wir hatten ja am Vortag, am 25., um 17:31 Uhr und um 17:36 Uhr - -

Abg. Hentschel: Ja.

Zacher: Zum einen: Habt ihr was in der Gegend stehen, Hubfahrzeuge? - Und fünf Minuten später, als wir gesagt haben, wir haben nichts: Feuer unter Kontrolle, keine weitere Hilfe notwendig.

Das war am 25., und dann ist uns bis 5:05 Uhr nichts mehr zur Kenntnis gekommen, mit dieser Einschränkung der untergeschnittenen Meldung.

Abg. Hentschel: Und das kann vorkommen, daß der Zentrale Meldekopf, der ja zuständig ist für die gesamte Bergung in der gesamten Deutschen Bucht von Deutschland aus, -

Zacher: Ja.

Abg. Hentschel: - daß dieser Meldekopf vom Nachmittag um 17 Uhr bis zum nächsten Morgen um 5 Uhr für ein Schiff, das in Seenot ist, wo Mayday ist, wo die Besatzung geborgen wird, während der gesamten Zeit überhaupt nicht informiert wird und nichts davon mitbekommt?

Zacher: Es ist so gewesen.

Abg. Hentschel: Es ist ja auch so, daß in dieser Zeit eine Radiomeldung über Radio Lyngby gelaufen ist, es hat ein Funkkontakt mit Bremen stattgefunden, und es hat einen Funkkontakt mit Glücksburg gegeben. Ist es so, daß diese Kontakte, die da existieren, und die Sender, die da Gespräche führen, werden solche Dinge von dem ZMK normalerweise nicht gehört?

Vorsitzender: Kollege Hentschel, das hat Herr Zacher bereits alles beantwortet. Wir können nicht dauernd einen Zeugen mit gleichen Fragen noch einmal fragen. Dann sähe das so aus, als wenn es hier Fangfragen werden sollen. Ich wende mich dagegen, daß Sie hier in dieser Weise weiterhin dem Zeugen Zacher Fragen stellen.

Abg. Hentschel: Ich mache dann einmal mit der Frage nach dem Einsatz der "Oceanic" weiter. Sie sagen, die "Oceanic" war eingesetzt, um "Ruby XL" abzuschleppen, und mußte praktisch die "Ruby XL" bis Bützfleth bringen.

Zacher: Ja.

Abg. Hentschel: Wäre es nicht möglich gewesen, vorher die "Ruby XL" abzugeben und von einem anderen Schlepper übernehmen zu lassen?

(Zuruf: Das wurde auch schon gefragt!)

Zacher: Das habe ich auch schon gesagt. Vor Cuxhaven wäre es möglich gewesen. Etwa – Moment, ich muß nachgucken – um 13 Uhr hätten wir die "Ruby XL" wahrscheinlich am Steubenhöft ranbringen können. Dann hätten wir noch eine Stunde gebraucht, um das Geschirr von der "Oceanic" zu klären, so daß sie etwa um 14 Uhr ab Cuxhaven hätte zurücklaufen können, wenn wir das für richtig gehalten hätten.

Abg. Hentschel: Sie hatten vorher gesagt, daß es wegen des Seegangs nicht möglich war.

Zacher: Das habe ich gesagt beim Feuerschiff "Elbe", weil die Aussage war, ihr hättet beim Feuerschiff "Elbe" schon umspannen können.

Abg. Hentschel: Aber in Cuxhaven hätten Sie umspannen können?

Zacher: Das wäre möglich gewesen, ja.

Abg. Hentschel: Sie hatten vorher gesagt, daß es Schlingerbewegungen gegeben hat und daß es deswegen nicht gut gewesen wäre, in die Elbe hineinzufahren. Ist das richtig?

Zacher: Ja.

Abg. Hentschel: Gilt das auch noch für die Strecke ab Cuxhaven?

Zacher: Nein. Das hat der Schlepper ja bewiesen. Er hat an Fahrt zugelegt. Weil es ruhiger wurde, weil eben nicht mehr der Seegang da war, haben die auf der "Oceanic" die Fahrtstufen erhöht, und dann folgte der Anhang besser als draußen.

Abg. Hentschel: Und diese Situation in Cuxhaven, an welchem Tag war das Schiff in Cuxhaven?

Zacher: Am 26.

Abg. Hentschel: Um 13 Uhr?

Zacher: Um 13 Uhr etwa wäre er am Steubenhöft gewesen, ja.

Abg. Hentschel: Zu diesem Zeitpunkt war aber auch bereits das gesamte Ausmaß der Problematik der "Pallas" mit dem Einsatz der beiden anderen Schiffe bekannt, und Sie hatten kein weiteres Schiff mehr in der Deutschen Bucht?

Zacher: So ist es.

Abg. Hentschel: War es da nicht naheliegend, daß die "Oceanic" hätte abgelöst werden müssen durch Schlepper?

Zacher: Nein, für uns nicht, für mich auch nicht. Noch einmal: Unsere Schiffe "Neuwerk" und "Mellum" sind um 14:45 Uhr am Havaristen gewesen, also nachdem wir dann in Cuxhaven hätten starten können, und da war die "Oceanic" mit dem Anhang schon oberhalb von Cuxhaven, ich nehme an, Brunsbüttel etwa. Da wußten wir, was los war.

Abg. Hentschel: Wenn die beiden Schiffe "Neuwerk" und "Mellum" früher gestartet worden wären, in der Nacht, wäre es auch möglich gewesen, früher die Feuerwehr einzusetzen. Ist das richtig?

Zacher: Ja.

(Abg. Kubicki: Das leuchtet ein! – Zuruf von der SPD: Ja, wenn man früher aufsteht, ist man eher wach!)

Abg. Hentschel: Gab es zu irgendeinem Zeitpunkt eine Vorgabe durch die Wasser- und Schifffahrtsdirektion oder durch Sie, daß im geeigneten Fall Bundesschiffe vorrangig vor der "Oceanic" eingesetzt werden sollen?

Zacher: Ich habe vorhin schon einmal gesagt, mein Minister oder unser Minister, also der der WSV, hat uns ein Werkzeug, in dem Fall die "Oceanic", zur Verfügung gestellt, und ich bin ein weisungsgebundener Mann und nicht lebensmüde. Nicht weil ich Angst um meine Karriere hätte, aber wenn mir so ein Schiff zur Verfügung steht, habe ich das Schiff einzusetzen. Da gibt es kein Wenn und kein Aber. Das haben wir auch x-mal getan, solange die "Oceanic" da war. Zum Beispiel haben wir sie zur "Ruby XL" geschickt und sind nicht auf die Idee gekommen, zu sagen, da schicken wir "Mellum" oder "Neuwerk" hin, sondern da haben wir die "Oceanic" genommen, weil die speziell auch für das Verschleppen über längere Strecken vorgesehen ist.

Unsere Bundesschiffe sollen im Prinzip nur halten; sie sollen verhindern, wenn einer driftet und treibt, daß er in gefährliche Bereiche bis auf den Strand kommt. Dann wollen wir gern die professionellen Berger das Geschäft machen lassen. Hier hat sich diese Frage zu keinem Zeitpunkt gestellt, und ich weiß, das hat in vielen Zeitungen gestanden, aber ich kann nur sagen, wir würden nie auf so eine Idee überhaupt kommen.

Abg. Hentschel: Sie sagten eben, die Bundesschiffe sollen den Havaristen halten, und

dann soll ein professioneller Schlepper kommen, der den dann weiterschleppt.

Zacher: Ja, das ist die Grundaussage, die Grundidee, die dahintersteht.

Abg. Hentschel: Aber Sie haben ja auch, nachdem die beiden Schiffe bereits da waren und bei der "Neuwerk" eine ihrer Schrauben ausfiel – das war 18:35 Uhr –, die "Oceanic" immer noch nicht zum Schauplatz hingeschickt.

Zacher: Richtig. Was sollte sie da? Das war doch alles viel zu spät. Da war die "Mellum" doch da.

Abg. Hentschel: Ja, aber Sie hatten doch gesagt, diese "Mellum" ist nur da, um das Schiff zu halten.

Zacher: Also, lieber Herr, nun muß ich aber doch sagen: unter der Situation, soweit das notwendig ist. Sollen wir sie vor Sylt nur festhalten? Wir hätten dann auch nicht auf die "Oceanic" umspannen können. Wir konnten auf niemanden mehr umspannen, abends ab 20 Uhr. Da mußten wir in Richtung See verschwinden, möglichst schnell und möglichst sicher. Das Umspannen oder das Halten und das Übergeben an einen anderen, wer das auch sein mag, macht doch nur Sinn, wenn ich dadurch nicht die Gefahr erhöhe und vergrößere. Wir werden hier kein Prinzip reiten "Es muß übergeben werden", sondern es muß doch auch Sinn machen.

Die "Alex Gordon" war ja angetreten, und sie hatte die Aufgabe, dieses Schiff dann von uns einmal zu übernehmen, in einem sicheren Zustand, in einem sicheren Bereich. Das sollte hinter Helgoland passieren. Da wäre das, glaube ich jedenfalls, ohne Probleme möglich gewesen. Da hätte er ihn auch gekriegt; da hätten wir nicht gesagt, jetzt hat die "Mellum" ihn auf dem Haken, jetzt schleppen wir ihn damit nach Cuxhaven oder sonstwohin.

Abg. Hentschel: Gut, dann komme ich auf einen neuen Punkt. Sechzehneinhalb Stunden

ist mit der Polyprop-Leine geschleppt worden.

Zacher: Ja.

Abg. Hentschel: Und es war die ganze Zeit klar und war auch Ihre Einschätzung, daß die Polyprop-Leine irgendwann reißt. Wenn das klar war, warum wurden für den Zeitpunkt, daß sie reißt, nicht bereits Vorkehrungen getroffen?

Zacher: Es waren Vorkehrungen getroffen.

Abg. Hentschel: Aber die Absprachen zu einem Hubschraubereinsatz sind erst am Morgen des 27. erfolgt, mit dem SAR. Ist das richtig?

Zacher: Ja.

Abg. Hentschel: Das SAR hat uns berichtet, daß Sie einen Hubschrauber angefordert haben, um eine Stahltrasse rüberzuflogen. Ist das richtig?

Zacher: Ja, aber nicht, um die Strahltrasse herüberzukriegen, sondern um Leute rüberzubringen, die diese Trasse handeln konnten.

Abg. Hentschel: Hier ist berichtet worden, daß angefordert worden ist, Geräte, unter anderem Trossen, im Gesamtgewicht von 1.000 kg - - Waren es Tonnen oder was war das?

Zacher: Das wird sicher richtig sein, aber das ist nicht die Schlepptrasse gewesen, sondern der Kapitän der "Oceanic" hat gesagt, wenn ich da meine Leute rüberbringe - oder die Leute, nicht nur seine -, dann brauchen die Handwerkszeug, schwere Hubzüge, um die schwere Trasse mit 20 Kilo auf den Meter an Bord auch bewegen zu können. Dieses Geschirr, das wollte er mit dem Hubschrauber rübergebracht haben. Ob das die Größenordnung von einer Tonne hat, nehme ich jetzt zur Kenntnis; ich habe darüber mit ihm nicht gesprochen, aber es ist durchaus möglich. Das habe ich vorhin auch schon einmal gesagt: Die SAR lehnt es ab, Mate-

rialtransporte mit den "Sea Kings" zu machen; die sind nur auf Personen fixiert.

Abg. Hentschel: Die SAR hat uns gesagt, daß sie regelmäßig Materialtransporte machen, daß es in diesem Fall aber darum ging, daß die Ausmessungen so groß waren, daß es mit ihrem Hubschrauber nicht transportierbar war.

Zacher: Kann sein. Diese Aussage, wie Sie sie jetzt sagen, kenne ich nicht, also auch von der SAR mir gegenüber nie ein Wort gesagt. Ich weiß nur, daß das von der Gewichtsseite her denen zuviel war, was der Kapitän der "Oceanic" mit rüber haben wollte. Aber es ging nicht darum, etwa diese 63er Leine herüberzuschleppen, so muß man ja geradezu sagen, also nicht zu tragen, sondern die wäre ja an der "Oceanic" oder an der "Mellum" fest gewesen. Das lehnen die selbstverständlich ab.

Abg. Hentschel: Um 10:38 Uhr ist von seiten der SAR gesagt worden, daß ein Teil der Anforderungen - hier wird gesagt, Punkt 3 der Anforderungen - wegen des hohen Gewichts abgelehnt wird. Das war um 10:38 Uhr. Eine Hubschrauberanforderung durch den Bundesgrenzschutz ist dann erst um 12:29 Uhr erfolgt. Ist das richtig?

Zacher: Wenn Sie das so stehen haben, ist das richtig. - Ich gucke gerade eben nach.

Abg. Hentschel: Welche Zeiten sind das hier im Protokoll?

Zacher: Wir sind am 27., nehme ich an.

Abg. Hentschel: Ja, am 27. Das ist das Protokoll der SAR-Leitstelle Glücksburg. Die schreiben dann, um 13:15 Uhr wird eine "Sea-King"-Mission befohlen.

Zacher: Ja. Ich habe hier bei mir stehen: 11:10 Uhr, SAR stellt Heli auf Helgoland bereit. Das mag ein paar Minuten auseinandergehen; das kommt darauf an, wer wann welche Meldung entgegengenommen hat.

11:28 Uhr: SAR fragt wegen der Abmessungen und Gewichte des Materials.
12:14 Uhr: SAR lehnt Materialtransport ab.
– Diese Details, die Sie da haben, habe ich hier im Moment nicht.

Dann um 12:20 Uhr: SAR teilt mit, daß Heli nicht gestellt werden kann, weil in Kiel ein Heli ausgefallen ist.

Dann um 12:24 Uhr noch einmal vom ZMK aus erneute Anfrage bei SAR wegen Heli. Antwort negativ, also: Wir können nicht.

Dann zwei Minuten später, 12:26 Uhr: BGS klärt, ob Heli, ein Puma, gestellt werden kann. Eine Viertelstunde später sagt BGS: Wir kommen, wir können den Heli stellen.
12:41 Uhr - allerdings brauchen die eine Vorlaufzeit.

Um 12:31 Uhr startet der BGS-Hubschrauber, fliegt nach Helgoland, und dann geht das Unternehmen los.

Vorsitzender: Herr Kollege Hentschel, können wir etwas schneller fragen?

Abg. Hentschel: Ich habe noch eine Frage zu dem Ankerfischen. Ist es richtig, daß man, um einen Anker zu fischen, jeweils ein auf die Ankerkette passendes Ankerfischgeschirr braucht?

Zacher: Ob es für jede Kette ein spezielles Ankergeschirr gibt, ist mir nicht bekannt. Ich kann das aber nicht ausschließen. Ich kann mir aber kaum vorstellen, daß nicht doch gewisse Bereiche immer überdeckt werden.

Abg. Hentschel: Ja, es ging hier um die Größenordnung der Ankerkette, daß das Ankerfischgeschirr auf die Dicke der Ankerkette passen muß.

Zacher: Ich kann das nicht ausschließen. Ich nehme es bald an, daß es so ist.

Abg. Hentschel: Ist es denkbar, daß die "Alex Gordon", die ja speziell dafür ausgebildet ist, Anker zu fischen, wesentlich grö-

ßere Ankerfischgeschirre hat, als hier bei einem so kleinen Schiff erforderlich waren?

Zacher: Das ist denkbar, denn sie arbeitet an den Ricks, und die Ricks haben mit Sicherheit schwerere Ketten, als die "Pallas" sie hat.

Abg. Hentschel: Ist es richtig, daß die "Oceanic" für sämtliche Größen von Ankern Ankergeschirre an Bord hat?

Zacher: Nein.

Abg. Hentschel: Das hat sie nicht?

Zacher: Nein.

Abg. Hentschel: Der ZMK hätte praktisch vom 27.10. um 22:30 Uhr bis zum 29.10. um 6:00 Uhr, als die "Pallas" zum Wrack erklärt wird, Zeit gehabt, ein passendes Ankerfischgeschirr zu beschaffen. Ist das richtig?

Zacher: Nein, der ZMK beschafft überhaupt nichts. Er hätte allenfalls über irgendeine Institution, sagen wir WSA Cuxhaven, so etwas auf den Weg bringen können. Aber das macht keinen Sinn, denn nachdem uns die "Pallas" entflohen war, am 28./29., konnte keiner mehr an das Schiff richtig rankommen. Die "Alex Gordon" hatte es noch einmal geschafft; die "Englishman", die dann später gekommen ist, war auch in der Nähe, hat dann aber aufgesetzt und mußte wieder verschwinden. Die haben selbst an das Schiff gar nicht mehr herangekonnt. Sie haben die Leinen von einem kleineren Schlepper – ich glaube, "Hans" hat er geheißen – rüberbringen lassen, haben die Schleppverbindung noch einmal hergestellt, haben zusammen geschleppt, einmal "Alex Gordon" mit "Mellum" zusammen, einmal "Alex Gordon" mit "Englishman" zusammen, aber beide Schleppverbindungen haben dann auch nicht dauerhaft gehalten. Aber direkt herangehen an die Ankerkette der "Pallas" hat keines von diesen Schiffen gekonnt.

Abg. Hentschel: Es hat also keine Versuche mehr gegeben, die zweite Ankerkette zu fischen?

Zacher: Nein, das war einfach technisch tiefgangsmäßig nicht mehr möglich.

Abg. Hentschel: Der Einsatz von "Meerkatze" und "Alex Gordon" vor Amrum, Entschuldigung, nicht "Meerkatze", sondern der Einsatz von "Englishman" und "Alex Gordon" vor Amrum, um die Schleppversuche dann am 29. - - Waren das auch noch Schleppversuche, die auf Anordnung des ZMK erfolgten?

Zacher: Nein, des Reeders. Der Reeder hatte diese beiden Schiffe geordert.

Abg. Hentschel: Aber es ist doch so, daß, wenn Gefahr für die Küste besteht, das ZMK die Verantwortung hat. Ist das richtig?

Zacher: Ja, besser das zuständige Wasser- und Schiffsamt. Ich sage noch einmal: ZMK ist eine Relaisstation, ein Teil einer Behörde.

Abg. Hentschel: Das heißt, Sie müssen dann doch auch die Einsatzleitung haben. Ist das richtig?

Zacher: Ja.

Abg. Hentschel: Die Einsatzleitung vor Ort!

Zacher: Ja.

Abg. Hentschel: On sea! - Das heißt, wenn jetzt der Reeder eigene Schlepper beauftragt, und Sie sehen Gefahr im Verzuge, sind Sie dann nicht berechtigt, denen Anweisungen zu geben?

Zacher: Aber selbstverständlich, und das hätten wir auch getan. Nur, wo war denn da die Gefahr, wenn er das Schiff noch abbergen will? Das lag voll in unserem Sinne.

Abg. Hentschel: Was mich nur wundert, ist, daß Sie sagen, das Schiff ist bereits gestrandet, es finden Bergungsmaßnahmen statt, und Sie sagen, die finden im Auftrag des

Reeders statt, und Sie haben da keine Weisungsbefugnis.

Zacher: Wir haben den Reeder doch schon Tage vorher, also am 26., aufgefordert, sich um sein Schiff, um sein Eigentum zu kümmern, die Bergung einzuleiten. Sein erster Schritt war: Ich schicke die "Alex Gordon". Zwei oder drei Tage später – das müßte ich nachgucken – hat er dann noch die "Englishman" dazu geschickt. Das war voll im Sinne der Verwaltung, des - wenn Sie so wollen – für die Sicherheit Zuständigen.

Abg. Hentschel: Mir geht es ja um die Koordination der Maßnahmen. Wer koordiniert denn den Einsatz der Schiffe, wenn Sie es nicht tun?

Zacher: Niemand, wenn wir es nicht tun, aber wir haben es ja getan. Wir haben gesagt, okay, wenn du den schickst, ist das in Ordnung, dann bitte ran, fasse an. – Die Reedervertreter haben bei uns mit im Lagezentrum gesessen.

Abg. Hentschel: Auch am 29., als diese Bergungsversuche gemacht worden sind?

Zacher: Ja, das war der nautische Inspektor des Italieners. Er wurde ja von Italien aus bereedert. Der saß da Stunden, halbe Tage, dreiviertel Tage bei uns rum.

Abg. Hentschel: Dann war hier ein Vertreter der GAUSS und hat über die Bauweise von "Mellum" und "Neuwerk" gesagt, daß es keine typischen Schlepper sind. Ist es richtig, daß das keine typischen Schlepper sind?

Zacher: Ja, natürlich ist es richtig, daß das keine typischen Schlepper sind. Es sind Mehrzweckschiffe, die aber auch für das Schleppen gebaut sind.

Dann sage ich noch etwas: Zu den Damen und Herren von GAUSS enthalte ich mich jeder Äußerung. Da müssen wir erst einmal klären, wen und was die eigentlich vertreten und was sie eigentlich wollen.

Abg. Hentschel: Gut, ich habe keine Fragen mehr.

Vorsitzender: Bitte, Herr Kubicki.

Abg. Kubicki: Ich versuche, mich jetzt wirklich kurz zu fassen. – Ich habe Sie richtig verstanden – das war für mich ganz wichtig -: Der ZMK ist nur Relaisstation, und wenn Sie tätig geworden sind, indem Sie etwas losgeschickt haben oder Aufträge erteilt haben, dann waren Sie das als Teil der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung.

Zacher: Ja.

Abg. Kubicki: Wasser- und Schifffahrtsamt Cuxhaven?

Zacher: Ja.

Abg. Kubicki: Ist in Ordnung. – Ich habe Sie auch richtig verstanden, daß Sie, zwei Tage bevor das mit der "Pallas" losging, die "Oceanic" in den Jadebusen, also in Richtung Holland geschickt haben –

Zacher: Ja.

Abg. Kubicki: - zur "Ruby XL", weil die "Oceanic" für längere Schleppfahrten geeignet ist. Ich habe mich nämlich gefragt – die "Mellum" lag ja im Jadebusen -, warum die "Mellum" das nicht gemacht hat. Das ist wahrscheinlich die Erklärung.

Zacher: Einmal das. Dafür hat unser Minister sie uns ja zur Verfügung gestellt, um solche Dinge mit diesem Schiff zu betreiben. Außerdem, wenn wir jetzt auf zwei oder drei oder fünf Meilen rechnen, lag die "Oceanic" sogar ein bißchen dichter an Holland dran als die "Mellum" aus der Jade heraus. Aber das wollen wir nicht hochspielen.

Abg. Kubicki: Gut. – Für mich eine wirklich spannende Frage ist jetzt die der Situation vor Ort. Vielleicht bin ich da auch wieder ein bißchen naiv. Ich kenne es nur so, daß, wenn ein Brand vorherrscht und mehrere Löschtrupps anrücken, es vor Ort einen gibt, der das Obersagen hat.

Zacher: Ja.

Abg. Kubicki: Der sagt also, welcher Löschtrupp wo anfängt, wer was anfaßt, ob man diese eine Tür oder das Fenster aufmacht, und bei Skiunfällen kenne ich das auch so, daß es einen gibt, der sagt, ob die Hunde eingesetzt werden oder ob man da bohrt oder gräbt oder einen Bagger hinfährt.

Ich habe Sie so verstanden, daß vor Ort – Sie sitzen in Cuxhaven und können das selbstverständlich nicht sehen – dann keiner ist, der irgendeinem sagt: Du, Schlepper, faß das an, weil du die höchste Kapazität hast, und du, kleiner Rettungskreuzer, machst statt des großen den Wassereinsatz, weil du nicht 5 Meter versetzt wirst. - Das machen die untereinander, je nachdem, welchen Kompetenzgrad einer der Kapitäne hat?

Zacher: Ja, einer von den Kapitänen wird dann On-scene-Commander, Einsatzleiter vor Ort.

Abg. Kubicki: Aber hat der denn einen Überblick über die Möglichkeiten aller jeweils zur Verfügung stehenden Einsatzkräfte? Kann er das denn wirklich einschätzen?

Zacher: Es waren doch nur zwei da, die wirklich löschen konnten, "Mellum" und "Neuwerk". Die "Meerkatze" ist nicht zum Löschen eingerichtet. Die haben zwar zum Eigenschutz etwas an Bord, können aber nicht für das Löschen eines fremden Schiffes herangezogen werden.

Abg. Kubicki: Mir stellt sich jetzt die Frage, wenn ich das vor Ort sehe, und ich habe einen Kapazitätsbedarf, dann muß es ja irgend jemanden geben, der beispielsweise sagt, wir haben noch ein Feuerlöschboot in Kiel, das können wir jetzt holen, und die sind in sechs oder acht Stunden da. Oder: Wir haben Rettungskreuzer der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger, die haben auch Möglichkeiten, zu löschen, und die sind vielleicht besser geeignet, weil sie geringeren Druck haben.

Zacher: Haben sie nicht, die hauen Bullaugen - -

Abg. Kubicki: Verstehen Sie, ich versuche nachzuvollziehen, wie Entscheidungsabläufe zu einem bestimmten Zeitpunkt sind. Wer setzt vor Ort welche Kapazitäten ein, und wenn die nicht ausreichen - -

Zacher: Vor Ort, wenn die Hilfsmittel da sind, macht es der On-scene-Commander, einer der Kapitäne, die dort arbeiten. Aber die Entscheidung, wer da hinfährt, irgendwo aus Bremerhaven oder aus Sylt oder sonstwo her, das machen wir von Land aus.

Abg. Kubicki: Gut. – Setzen Sie den On-sea-Commander unmittelbar ein?

(Zurufe: On-scene-Commander!)

- Aha, On-scene-Commander. "On sea" könnte man auch sagen. Commander auf See! Also, setzen Sie den unmittelbar ein, oder ergibt der sich aus der Situation? Sagt irgendwann einer "Ich bin jetzt frei, und ich bin jetzt der Commander"?

Zacher: Das kommt darauf an. Wir haben beides schon gehabt. In diesem Fall haben die sich draußen abgesprochen und haben gesagt, ich mache das - oder du, Kollege, machst das. Es waren ja nur zwei da, die in Frage kamen.

Abg. Kubicki: "Mellum" und "Neuwerk"!

Zacher: Ja, die Kapitäne von "Mellum" und "Neuwerk". Die hätten sich beim Löschen auch gegenseitig behindern können. Da mußte es zu einer Absprache kommen.

Abg. Kubicki: Aber Sie haben vorhin gesagt, das ist auch einmal vom Kapitän der "Oceanic" wahrgenommen worden.

Zacher: Der kam ja erst später dazu. Sie haben ja jetzt nach dem ersten Tag, dem 26., gefragt.

Abg. Kubicki: Ich frage das jetzt unabhängig von den Tagen. Lösen Sie sich jetzt von

dieser Zeitschiene, die der Kollege Hentschel immer so sehr beliebt herauf- und herunterspielt. Ich frage grundsätzlich nach diesen Abläufen; denn wir sollen ja anschließend auch einmal beurteilen, ob da möglicherweise vor Ort einfach ein Commander benannt werden muß, der dann wirklich – das ist meine persönliche Frage – entscheidet: Du faßt an, und wir versuchen das nicht mit wem auch immer, sondern du machst das jetzt.

Zacher: Als wir einen Tag später hatten, als die "Oceanic" vor Ort war, haben die drei Kapitäne untereinander abgesprochen, wer wann was macht. Sie haben auch festgelegt: Jetzt bist du On-scene-Commander, "Neuwerk", weil die beiden anderen mit dem eigentlichen Manöver beschäftigt waren.

Abg. Kubicki: Als ganz am Anfang Ihre vier Leute von der "Meerkatze" auf der Pallas waren, haben die einmal nach der Schleppverbindung gesucht, die in einer Kiste der "Pallas" lag?

Zacher: Offensichtlich nicht.

Abg. Kubicki: Wissen Sie, warum nicht?

Zacher: Die "Meerkatze"-Leute? Da hat der Kapitän gesagt: Wir sind hilfreich, aber wir haben von dem Geschäft keine Ahnung. – Ich nehme an, das war der Grund, daß sie da nicht hinuntergegangen sind und es so gemacht haben.

Abg. Kubicki: Es ging ja darum, die Schleppverbindung herzustellen.

Zacher: Die Frage hat sich ja auch für die Leute zunächst einmal nicht so gestellt, sondern es war ja klar: Beide Schiffe, "Mellum" und "Neuwerk", jetzt "Mellum" eben in der ersten Position, wollten mit ihrer Leine die Schleppverbindung herstellen, was immer die beste Geschichte ist. Ein Geschirr, das ich selber kenne, das ich selber gepflegt habe, womit ich x-mal geübt habe, das nehme ich grundsätzlich lieber als etwas, was ich an Bord finde. Weil wir da ja die Hilfsmänner

an Bord hatten, war ja zunächst auch noch die Vorstellung: Also, wir packen das, wir kriegen wirklich dieses schwere Geschirr auf das Vorschiff der "Pallas" und können es dort festmachen.

Abg. Kubicki: Herr Zacher, verstehen Sie, es soll kein Vorwurf sein; es dient alles nur dem Verständnis. Ich habe ja eine Reihe von sogenannten sachverständigen Experten bereits gehört, auch von der GAUSS, die etwas zum Herstellen von Schleppverbindungen gesagt haben, egal, was man von denen hält. Selbstverständlich ist es aus Ihrer Sicht oder aus der Sicht der betroffenen Schlepper sinnvoll, mit dem eigenen Geschirr zu arbeiten, aber wenn man das nicht schafft, dann wäre es – sagte einer dieser sogenannten Sachverständigen – sinnvoll gewesen, mal zu gucken, was die an Bord haben, statt eine Plastikleine zu nehmen. Deshalb frage ich nach.

Zacher: Hinterher sind wir natürlich schlauer. Das haben wir am Anfang natürlich noch nicht gewußt, daß die Polypropylen-Leine da reißt. Aber wir haben ja dann gesehen, als die "Oceanic" sich mit der "Mellum" zusammen für den 38er Draht entschieden hatte, daß der auch nach einer halben Stunde gebrochen ist. So rückwärts kann ich jetzt sogar leicht sagen, es war gut, daß - - Dann hätten wir sie jetzt vielleicht vor Sylt liegen gehabt.

Abg. Kubicki: Gut.

Zacher: Aber ich bin schon der Meinung, die Männer von der "Meerkatze" haben danach nicht gesucht.

Abg. Kubicki: Ich habe keine weiteren Fragen.

Vorsitzender: Danke schön. – Bitte, Frau Spoorendonk!

Abg. Spoorendonk: Herr Zacher, ich habe zwei Fragen, und wenn Sie darauf schon geantwortet haben, werde ich das im Protokoll nachlesen. Ich kam ja etwas zu spät.

Meine Fragen beziehen sich auf den Zwischenbericht des Bundesverkehrsministers. Da gibt es ja die Chronologie, die nach den Aufzeichnungen des ZMK zustande gekommen ist. Es gibt die Zusammenfassung dazu, und da steht zum Beispiel – das hat ein bißchen auch mit der Frage zu tun, die der Kollege Kubicki vorhin stellte – auf Seite 7 - ich zitiere -: Nach den grundsätzlichen Anweisungen des Leiters des WSA Cuxhaven werden die Entscheidungen vor Ort durch die Kapitäne der beteiligten Hilfschiffe getroffen.

Jetzt haben wir das mit den beteiligten Schiffen schon geklärt, aber ich wüßte gern noch einmal folgendes. Hier steht: "grundsätzliche Anweisung". War es das, was Sie vorhin meinten? Sie entscheiden also, welche Schiffe dorthin geschickt werden. Ist das die grundsätzliche Anweisung?

Zacher: Einmal das, und auch: Ihr verschleppt ihn und bleibt da nicht liegen, sondern bringt ihn wirklich in den Windschatten von Helgoland. Das waren die grundsätzlichen Entscheidungen, die wir von Land aus getroffen haben. Da haben wir den Schiffsführern keine Freiheit gelassen. Aber wie sie es jetzt machen, in welcher Weise er seinen Stropp überbringt, wie er den auf den Polern belegt, da würden wir von Land aus nie reinreden, weil wir das einfach gar nicht beurteilen können.

Abg. Spoorendonk: Okay. – Dann habe ich noch eine Nachfrage, weil auch hier in diesem Bericht steht - das ist dann Seite 8 -: Da mit weiteren Ölaustritten gerechnet werden muß, wird das Ganze dann am 30. Oktober zum ELG-Fall erklärt. Dann übernimmt die ELG die weitere Einsatzleitung.

Etwas später steht hier dann in einer Anlage: Die ELG tritt auf Geheiß des Leiters des ZMK oder auf Verlangen eines Vertragspartners zusammen. – Hier steht also einfach nur: "wird erklärt". Können Sie vielleicht etwas genauer sagen, was denn da passiert ist? Schon am 28. wird ja vorgewarnt, steht da, und am 30. wird das ganze dann zum

ELG-Fall erklärt. Könnten Sie da vielleicht zu dem Kommunikationsablauf noch etwas sagen?

Zacher: Die Länderpartner – Sie sagten es – waren ja am 28. – es war spät am Abend, schon 22:25 Uhr – schon gewahrschaut worden; man hatte ihnen gesagt: Männer, ihr müßt - -

Abg. Spoorendonk: Das haben Sie gemacht?

Zacher: Nein, das hat mein Kollege gemacht, der von der Ölbekämpfung, der SBM-Mann beziehungsweise sein Vertreter; ich weiß nicht, wer es in Person war. Die haben gesagt: Ihr müßt damit rechnen, es kann in den nächsten Stunden/Tagen etwas passieren, daß wirklich Öl austritt, was wir, solange das Schiff schwamm, zunächst einmal ausgeschlossen hatten. Solange das schwimmt, kriegen wir das in den Griff – kein Öl.

Dann ist ja am 30. tatsächlich das erste Öl ausgetreten, diese 500 l, wo wir meinten, daß es Hydrauliköl war, und da hat man gesagt: Bei Ölaustritt muß die ELG jetzt wirklich einberufen werden, und das ist dann passiert.

Abg. Spoorendonk: Wer ist "man"? Waren das auch wieder Sie oder Ihr Kollege?

Zacher: Ja, Cuxhaven.

Abg. Spoorendonk: Sie haben das dann erklärt?

Zacher: Ja.

Abg. Spoorendonk: Und nach dem 30. treten Sie dann gar nicht mehr in Aktion?

Zacher: Doch, dann aber in der zweiten Linie. Die ganzen Schleppversuche sind immer noch von uns mit gemanagt worden, vom WSA im engen Sinne, aber unter Obhut, unter dem Dach der ELG. Die ELG hat das immer gewußt, hat teilweise auch dabei-

geessen, hat gesagt: Jawohl, tragen wir mit, okay.

Abg. Spoorendonk: Also, von dem Zeitpunkt an ist es dann, weil Sie sagen, es ist ein ELG-Fall, und die Entscheidungen werden dann eigentlich nur von der ELG getroffen - -

Zacher: Jawohl.

Abg. Spoorendonk: Und Sie treten beratend hinzu?

Zacher: Ja, auch als Ausführer. Die ELG ist ja auch so, daß sie nicht selber die Ärmel hochkrepelt, sondern die sitzen als Gremium da und sagen, diese Maßnahme und jene Maßnahme halten wir für richtig oder ordnen sie an. Aber durchführen tun die nicht, sondern dann muß entweder ein Wasser- und Schiffsamt, das zuständig ist, oder es muß von Länderseite ein ALW – heute heißen die ja anders hier bei Ihnen – oder ein Wasserwirtschaftsamt dann die Maßnahme umsetzen.

Mit ihrer Aussage "Das tragen wir mit" oder "Das wollen wir gemacht haben" treten die ja nur für die Kosten ein. Was die ELG beschließt, wird von den Partnern gemeinsam bezahlt.

Abg. Spoorendonk: Eine letzte Frage: Wie schätzen Sie diese Zusammenarbeit ein? Hat sie gut funktioniert, oder können Sie da Verbesserungsvorschläge machen?

Zacher: Ich halte die Zusammenarbeit für völlig in Ordnung, aber ich sage auch, alles und jedes Ding ist mindestens verbesserungsfähig, wie überall im Leben. Ob da große Sprünge sind, kann ich nicht sagen, aber an irgendwelchen Ecken kann man sicher noch polieren und hobeln.

Abg. Spoorendonk: Aber es fällt nicht auf, was Sie als besonders - -

Zacher: Nein. Das heißt, ich sage es hier ruhig einmal so: Ein Ding haben wir in der ganzen Geschichte "Pallas" schlecht ge-

macht, das war die Pressearbeit. Mir hat einmal ein Journalist gesagt – ich kann ihn auch nennen: Herr Wilde von der "Hansa" –, als er meinen Ablauf einmal gesehen hat, was ich zusammengeschrieben hatte: Das ist alles okay, aber ihr hättet euch einen ausgebufften Presseemann einkaufen müssen. – Das war, sage ich einmal, ein echter Fehler.

Vorsitzender: Frau Tengler, bitte.

Abg. Tengler: Herr Zacher, eine kurze Frage. Sie sagten, am 26.10. sei das Land Schleswig-Holstein vom ZMK informiert worden. Ich würde gern von Ihnen wissen, wann welches Ministerium informiert worden ist und ob das Ministerium oder die Ministerien im Verlaufe des ZMK-Falles, also bis zum 30., weiterhin von Ihnen informiert worden sind und wann.

Zacher: Ich muß jetzt leider sagen, daß ich das nicht angeben kann. Sie sind unterrichtet worden. Die Zeiten muß ich Ihnen nachliefern.

Abg. Tengler: Selbstverständlich. Ich würde Sie nur bitten, eventuell noch zu ergänzen, welche Ministerien informiert worden sind.

Zacher: Ja, okay.

Vorsitzender: Gut, das bekommen wir dann noch.

Bitte, Frau Franzen.

Abg. Franzen: Da kann ich nahtlos anschließen. Ist Ihnen in dieser Ihrer Zuständigkeitszeit, in der ZMK-Zeit, von seiten des Eingreifens der Landesregierung aufgefallen, daß da nichts passiert? – Ich nenne den Hintergrund meiner Frage. Wir haben heute morgen hier gelernt: Reeder, Bund, Land, alles kann, wenn Gefahr im Verzuge ist, gleichzeitig eingreifen – auch das haben wir in groben Zügen so gelernt -, weil letztlich die Kosten auch wiederzubekommen wären.

Hat es Sie also verwundert oder wären Sie es in anderen Fällen gewohnt gewesen, daß

auch die Landesregierung zu dem Zeitpunkt selbständig eingreift?

Zacher: Nein. Ich bin auch immer froh gewesen – ich habe das vorhin beim Mittag einmal zu jemandem gesagt -, wenn sich meine Minister und meine Staatssekretäre in Bonn sehr weit zurückgehalten haben und uns an der Front haben arbeiten lassen. Insofern ist mir hier überhaupt nicht aufgefallen, daß da irgendein Eingriff von höheren Instanzen gefehlt hätte oder so etwas. Alle Dinge, die wir bisher abgewickelt haben, sind in dieser Weise abgefahren worden. Ich denke nur an "Mataram" und "Heinrich Heine" vor Brunsbüttel, da ist mehr Öl in die Elbe gelaufen als jetzt vor Amrum. Da hat sich auch kein Ministerium reingehängt. Die sind unterrichtet worden, in regelmäßigen Abständen, alle halbe Tage oder zunächst alle vier oder fünf Stunden, als es noch ein bißchen brisanter war, aber es ist dann weder jemand vor Ort erschienen, noch haben die sich persönlich da groß reingehängt.

Ich nenne auch das andere Beispiel: "Oostzee". Da hat sich der Staatssekretär Thomas aus Schleswig-Holstein, hier aus Kiel, sehr weit reingehängt, und das hätte ihn ja fast seinen Kopf gekostet.

Ich bin also der Meinung, man sollte die Fachleute entsprechend aussuchen, die vor Ort arbeiten, aber wenn man sie ausgesucht hat, dann muß man auch das Vertrauen zu ihnen haben, daß sie das sachlich und sachgerecht und fachlich machen; da braucht dann nicht noch immer jemand über die Schulter zu gucken und zu fragen: Macht ihr das auch richtig?

Andersherum: Ich kann nicht ausschließen – wir sind alle Menschen -, daß da auch einmal Fehler passieren. Aber ich kann nur wieder sagen, so, wie es gelaufen ist, habe ich kein Defizit irgendwo erkannt, daß da jemand aus höheren Regionen hätte vor Ort erscheinen müssen; und angerufen haben sie mehr als genug.

Vorsitzender: Herr Hentschel!

Abg. Hentschel: Ja, machen wir da weiter: Wer hat noch mehr als genug angerufen?

Zacher: Aus dem Ministerium in Kiel! Mindestens Umwelt war ständig am Telefon, also jetzt nicht beim ZMK, sondern schon bei der ELG.

Abg. Hentschel: Da hat sich das Umweltministerium ständig gemeldet?

Zacher: Aber ja!

Abg. Hentschel: Und das hat Sie genervt?

Zacher: Ach, ich war ja nur als Gast da, aber ich fand es schon sehr beeindruckend, wie oft da gefragt wurde.

Abg. Hentschel: Danke. – Noch einmal zurück zu den Kontakten zwischen ZMK und MRCC. Bei vergleichbaren Fällen, wenn das MRCC einen Seenotrettungsfall hat, ist es dann üblich, daß das ZMK informiert wird?

Zacher: Sie sind erst einmal verpflichtet, und sie tun das auch so.

Abg. Hentschel: Kommt es öfter vor, daß das ZMK nicht informiert wird?

Zacher: Öfter mit Sicherheit nicht. Es kann einmal durchrutschen; ich weiß nicht, bei ganz kleinen Dingen, wo die vielleicht meinen, es lohnt gar nicht, da zum Hörer zu greifen, aber grundsätzlich passiert das immer.

Abg. Hentschel: Und halten Sie diese Geschichte mit der "Pallas" am Anfang für einen so kleinen Fall, daß es einfach mal passieren kann?

Zacher: Sie haben uns ja angesprochen, aber dann haben sie gesagt, Feuer "under control", und sie haben direkt gesagt: Keine weitere Hilfe vom Küstenwachtzentrum erbeten.

Abg. Hentschel: Ja, aber wenn der Seenotrettungsfall sich dann verschärft, dann ein Mayday erfolgt, dann zwölf Stunden lang,

praktisch die ganze Nacht hindurch, Einsätze laufen, ist das ein normales Verfahren, daß dann keine Informationen ausgetauscht werden?

(Unruhe)

Vorsitzender: Ich greife hier wieder ein, Herr Kollege Hentschel. Wir haben dies erörtert.

Zacher: Sagen wir so: Ich hätte mir schon eine Nachricht gewünscht, aber ich kann nicht sagen, daß da ein Fehler gemacht worden ist. Die Seenotleitung hat vermutlich im Kopf gehabt, "alle Menschen gerettet", und Menschenrettung ist deren Job, deren Aufgabe. Alles, was darüber hinausgeht, hat für sie zweite Priorität; das unterstelle ich jetzt einmal.

Abg. Hentschel: Halten Sie das für eine Schwachstelle in der Organisation, daß so wenig Kommunikation stattfindet?

(Abg. Kubicki: Stimmt doch gar nicht!)

Zacher: Na, sagen wir mal so: Da ist sicher eine Vorgabe zu geben, daß man sagt, künftig eben nicht nur Unterrichtung über Menschen, die in Gefahr sind, oder über Menschen, die gerettet worden sind, sondern daß man auch noch ein bißchen weitergehend allgemeine Informationen weitergibt.

Abg. Hentschel: Jetzt noch einmal zu der Situation auf See: Ich habe aus den Protokollen einmal zusammengerechnet, wer alles da war, solange es auf See war. Das waren "Mellum", "Neuwerk", "Meerkatze", "Alex Gordon", "Englishman", "Oceanic", "Hermes", "Kaisen" und "Minden". Das sind neun Schiffe. Ist das richtig?

Zacher: Daß eine "Hermes" da war, weiß ich nicht. Aber wenn wir "Hermes" einmal außenvor lassen, ist das richtig, ja.

Abg. Hentschel: Es mag sein, es kann -- Ich rede jetzt noch nicht über die Situation

vor Amrum, sondern ich rede jetzt von der Situation draußen.

Zacher: Es fehlt mit Sicherheit "Hermann Helms". Die "Hermann Helms" hat von Cuxhaven aus zwei Feuerwehrleute zusätzlich rausgebracht.

Abg. Hentschel: Richtig, "Hermann Helms". Also sind wir dann schon bei zehn Schiffen. Sehen Sie nicht, daß es bei zehn Schiffen notwendig ist, daß es eine Einsatzleitung auf See gibt, die die Befugnis hat, klare Kommandos zu geben?

Zacher: Also, wenn zehn Schiffe da wären, die wirklich am Objekt arbeiten, ja, aber "Hermann Helms" war zum Beispiel zunächst einmal Zubringer. Dann ist "Wilhelm Kaisen" abgezogen worden, und "Helms" hat dessen Position übernommen, auf See, am Havaristen.

Abg. Hentschel: Ich frage einmal anders: Halten Sie es beim Einsatz von zehn Schiffen, von denen sicherlich nicht jedes die gleichen Aufgaben hat, für sinnvoll, daß man die Absprache, wer gerade was zu sagen hat, den Kapitänen jeweils selber überläßt?

Zacher: Ja, das halte ich im Moment für sinnvoll, weil wir von Land aus einfach nicht beurteilen können, was da richtig ist. Das einzige, worüber man reden kann, ist, ob man einen Kapitän bestimmt: Du bist derjenige. – Nur, da habe ich - -

Abg. Hentschel: Das war meine Frage, ja.

Zacher: Bisher bin ich der Meinung - auch und gerade bei "Pallas" -, es war, weil die ihre Aufgaben immer wieder vertauscht haben – mal hat der eine am Objekt gearbeitet, mal der andere – gut, daß man ihnen die Freiheit gelassen hat, daß immer der am wenigsten Eingebundene dann das Oberkommando, das "On scene", gemacht hat. Denn der, der sowieso am Objekt arbeitet, kann sich nicht noch um das Umfeld kümmern, sondern der ist dann mit seinem Schiff, mit seiner Truppe, mit der Sicherheit

seines Schiffs und mit dem Rüberbringen von irgendwelchen Dingen voll beaufschlagt. Wenn der jetzt auch noch die Absprachen, die Koordination zwischen den anderen machen soll, haut das nicht hin; dann ist der Mann überfordert.

Abg. Hentschel: Sehen Sie denn vielleicht die Notwendigkeit, daß es bei einem solchen Einsatz unabhängig von den Kapitänen, die dann so engagiert sind, daß sie keine Übersicht haben, daß es also unabhängig von denen vor Ort eine Einsatzleitung gibt, die die Schiffe koordiniert?

Zacher: Wenn wir es hinkriegen, zusätzliche Leute an Bord zu geben, dann sollte man sicher einen dabei haben, der diese Aufgabe übernimmt.

Abg. Hentschel: Danke schön.

Vorsitzender: Zum Schluß der Frageliste Herr Benker, bitte.

Abg. Benker: Zunächst einmal würde mich die Entscheidungsfindung im ZMK interessieren. Geht das im Team, oder ist das hierarchisch geordnet? Sticht Ober Unter, das heißt AG AM, oder, wenn der Chef zufällig da ist, was Sie gesagt haben, sticht der alle?

Zacher: Erst einmal: Wir sind ein Team, und AG sticht nicht AM, aber die beiden sind eigentlich am wenigsten in Entscheidungen eingebunden. Ich sage noch einmal: Es ist Relaisstation, und wir können und dürfen sie nicht aus ihrer eigentlichen Aufgabe herausziehen, wenn wir einen Sonderfall, also einen Unfall, ab- und behandeln, sondern dann muß eine Extragruppe vor Ort installiert werden, und das haben wir gemacht.

Das war einmal der Leiter der Verkehrszentrale, der Herr Hermann, und darin war, wenn er da war, der Amtsvorstand, darin war der nautische Inspektor, darin war mein zweiter Mann, der Baurat Brunet, und die haben also beraten, sie haben Meldungen entgegengenommen, haben sie ausgewertet

und haben selbstverständlich auch die beiden vom ZMK immer mal wieder mit reingezogen, aber doch nur so weit, daß sie sich nicht irgendwie der ursprünglichen Aufgabe, der originären Aufgabe entzogen fühlten, sondern sie konnten sich äußern, aber mußten zunächst einmal immer die originären Aufgaben wahrnehmen. Denn es konnte ja wieder etwas passieren, und wenn wir dann sagen mußten, der ZMK hat das alles nicht gehört, weil die gerade mit dem Unfall beschäftigt waren, dann wäre das eine schlechte Situation.

Deshalb: Es gibt kein Abschotten, aber die waren überwiegend und hauptsächlich für ihre ureigene Aufgabe ZMK da, während sich die Sondergruppe um die Entscheidungsfindung, um die Herausgabe von Weisungen gekümmert hat. Dann ging es auch da nicht um "Ober sticht Unter", sondern wir haben natürlich die Fachleute genommen. Mein nautischer Inspektor und der Leiter der Verkehrszentrale, die auch AG-Leute sind, haben natürlich die Entscheidungen, sagen wir mal, überwiegend beeinflußt, und ich habe nur noch einmal gefragt: Hast du das bedacht, haben Sie das bedacht, ist das drin? – Dann haben die gesagt, so wird es gemacht, und ich war auch selten am Telefon. Das haben immer die an die Fahrzeuge hinausgegeben, die die gleiche Sprache sprechen wie ein Kapitän, während ich gelernter Bauingenieur bin, und daß ein Bauingenieur einem Kapitän was rüberbringt - - Na ja, in 20 Jahren habe ich zwar viel gelernt, aber jemand, der damit groß geworden ist, der von Hause aus Nautiker ist, der als Matrose gefahren ist, der die Gefahren auf See kennt, der bringt das einfach besser rüber, als wenn ein Angelernter kommt.

Abg. Benker: Ich gehe davon aus, das war im Rahmen einer Verwaltungserörterung, und letztlich hat dann ja das Wasser- und Schiffsamt die Anweisungen gegeben; so ähnlich schildern Sie das ja.

Noch einmal im Anschluß an die Frage von Herrn Kubicki von vorhin: Sind Sie über die

Kapazitäten informiert, die Sie auch im materiellen Bereich haben? Herr Rechenbach sagte, Paletten sind vorbereitet, wo also das Material für die Feuerwehren und die Feuerwehrleute jederzeit übergesetzt werden konnte, je nach Umfang des benötigten Materials. Sind Sie darüber informiert?

Zacher: Ja, in Cuxhaven.

Abg. Benker: In Cuxhaven!

Zacher: Natürlich! Wir machen ja auch ständig Übungen mit unserer Cuxhavener Feuerwehr. Wir lassen sie an Bord von "Neuwerk" und früher von "Scharhörn" mitfahren.

Abg. Benker: Gut, ich brauche nur ein Ja oder ein Nein.

Zweiter Punkt. An einer Stelle habe ich ein bißchen Schwierigkeiten mit der Übergabe. Sie haben gesagt, daß es beim Wachwechsel eine Viertelstunde Übergabe gibt, Lagebericht usw. Aber am 26.10. wechselt die "Pallas" vom dänischen Hoheitsgebiet – Hoheitsgebiet jetzt übertragen auf die Außenwirtschaftszone – in die deutsche, und zwar zwischen 12 Uhr und 14 Uhr, und dann wieder in dänisches Gebiet. Sie durchläuft also praktisch einen Zuständigkeitsbereich. Findet da eigentlich eine Übergabe statt? Wenn ich also vor Ort praktisch eine Lagebeurteilung mache, findet dann - - Ich sage mal, die hätte dort ja auch liegenbleiben können.

Zacher: Es findet keine Übergabe statt. Aber dazu ist zunächst zu sagen: Daß es im deutschen Hoheitsgebiet begann, haben wir erst später aus dem Dänen-Protokoll überhaupt mitgekriegt. Als wir die ersten Meldungen kriegten, um 15:31 Uhr und um 15:36 Uhr, da war sie im dänischen Gebiet.

Abg. Benker: War sie wieder im dänischen Gebiet, ja. Okay, also vorher war eine dänische Lage. Dann kam wieder eine dänische Lage, also zweimal eine dänische Lage, aber in der Zwischenzeit war eine deutsche Lage

- das heißt: deutsche Außenwirtschaftszone -
, wo Sie zuständig gewesen wären.

Zacher: Ja.

Abg. Benker: Zur Zuständigkeit noch einmal eine Frage: Hätte das Land Schleswig-Holstein eigentlich die Möglichkeit gehabt, einzugreifen und zu sagen "Das interessiert mich gar nicht, was ihr mit der "Oceanic" macht, ich schicke jetzt die "Kiel" "?

Zacher: Ja, wenn sie es gewollt hätten.

Abg. Benker: Sie hätten gesagt: "Mellum" und ihr, ihr haut alle ab, ihr seid viel zu schwach und zu schlecht ausgebildet.

Zacher: Nein, das nicht. Rechtlich zuständig – und darauf hätte ich auch großen Wert gelegt – sind wir. Aber wenn einer sagt, ich schicke dir noch zusätzlich ein weiteres Schiff zur Hilfe, dann hätte ich doch nichts dagegen gehabt. Nur, er muß es dann auch bezahlen, wenn er nicht von der ELG abgesegnet ist.

Abg. Benker: Gut, das ist richtig. Und der zweite Punkt: Er hätte trotzdem nicht eingreifen können, wenn Sie das nicht gewollt hätten.

Zacher: Ja. Nur, wer wird so dumm sein, eine Hilfe, die er kriegen kann, abzulehnen?

Abg. Benker: Ja, aber wir haben gerade gehört, bei zehn Schiffen ein elftes, alle ausreichend ausgerüstet, wie Sie sagen; dann ist es ja nicht nötig, ein anderes Schiff zu nehmen.

Zacher: Ich sage einmal, zuviel Hilfe kann man selten haben. Deshalb ist auch ein Grundsatz, den wir seit vielen, vielen Jahren verfolgen, wenn irgendwo eine Notfallmeldung aufläuft, daß wir erst einmal sagen: was überhaupt uns hilfreich erscheint, loschicken, weiter Informationen hereinholen und dann lieber absortieren und sagen "Du kommst zurück, du kommst zurück, und du kommst zurück", weil wir ganz klar wissen: Jede Minute, die wir einmal verschenkt ha-

ben, holen wir nie wieder ein. Es kostet vielleicht ein paar Mark, wenn man zu viele losgeschickt hat, aber das macht sich irgendwie immer wieder bezahlt, wenn man sagt: dann lieber zurück. Nachschicken ist eigentlich immer mit Verspätungen verbunden.

Abg. Benker: Das haben Sie ja auch gemacht. Als die "Nordsjoen" wegen des Seenotfalles ablief, haben Sie ja "Mellum", "Neuwerk" und "Meerkatze" unmittelbar in kleinen Zeitstufungen losgeschickt, -

Zacher: Ja.

Abg. Benker: - so daß das ausreichend war. Was ich nicht ganz verstehe, ist, obwohl Sie auch als Grundsatz ausgegeben haben, Schutz unter Helgoland, absolute Löschmöglichkeit nur in Cuxhaven gegeben - das war ja Ihr Ziel, wenn ich Sie richtig verstanden habe, von der Marschroute her -, -

Zacher: Ja.

Abg. Benker: - warum dann nicht die Entscheidung gefallen ist, mit dem ganzen Verband in Esbjerg einzulaufen. Es war noch eine dänische Lage, obwohl – ich wiederhole es – "Mellum", "Neuwerk" und "Meerkatze" bereits auf dem Marsch dorthin waren. Das wäre der nähere Hafen gewesen, und dort wäre auch ein Hafen mit Löschkapazitäten gewesen. Warum ist diese Entscheidung nicht so gefallen?

Zacher: Jetzt komme ich selbst etwas ins Schwimmen. Ich meine, zu dem Zeitpunkt sei schon klar gewesen – wie auch immer, muß ich jetzt sagen; ich weiß es nicht -, daß die Dänen ihn gar nicht hätten haben wollen, und das Wetter ist ja nicht besser geworden. Die Dänen hatten sich das Einlaufen ja im Grunde verboten. Die haben gesagt: Wir wollen euch nicht haben, ihr habt keine Karte von da an Bord, wir kriegen keinen Lotsen rüber. – Das hat vermutlich mit eine Rolle gespielt; da bin ich im Moment überfragt.

Aber wir waren, das muß ich ganz klar sagen, selbstverständlich auf unsere eigenen Möglichkeiten gepolt und gebucht und wollten das Schiff schon in die Deutsche Bucht haben, nach Deutschland, wo wir wissen, was wir können und was wir nicht können.

Abg. Benker: Die letzte Begründung sieht so ein bißchen nach "unser Feuer" aus. Wenn Ortsfeuerwehren das machen, sagen sie: Wir halten es erst einmal, bis unsere eigene Feuerwehr da ist, und löschen es.

Ich wiederhole also die Frage, und zwar aus einem ganz anderen Grund. Heute morgen habe ich wegen der rechtlichen Situation nach dem Hafenzugangsrecht nachgefragt. Im Rahmen der Bergungsübereinkunft haben Sie auch Hafenzugangsrecht. Wenn es also eine höhere Bedrohung gibt, ich sage jetzt einmal, das Scheitern der Bergung insgesamt, das Auseinanderbrechen, der Verlust des Schiffes und alles dazu, dann muß ich es erzwingen können, in den Hafen Esbjerg einzulaufen. Haben Sie diese Möglichkeit nicht?

Zacher: Die Frage kann ich Ihnen nicht beantworten. Ich kann Ihnen nur sagen, was ich tun würde. Ob das rechtlich in Ordnung ist, weiß ich nicht. Wenn Esbjerg aus meiner Sicht ein guter Punkt gewesen wäre, hätte ich, auch wenn die Dänen etwas anderes gesagt hätten, gesagt: Wir rücken euch auf den Hals, wir fahren da rein.

Nur, ich persönlich muß Ihnen auch sagen, ich kenne die Einfahrt nach Esbjerg nicht, aber ich habe mir von allen Leuten sagen lassen, Esbjerg ist ein komplizierter Hafen.

Abg. Benker: Das ist richtig, vom Nautischen her.

Zacher: Da würde ich so etwas natürlich nicht tun: Ich komme euch auf den Hals, ich stehe plötzlich vor dem Loch und will da jetzt rein. – Nach Cuxhaven und Helgoland, da weiß ich Bescheid, die Gegend kenne ich, da weiß ich, was wir uns zumuten können

und was wir uns nicht zumuten können. Deshalb aus meiner Sicht: Helgoland, Cuxhaven war okay.

Abg. Benker: Letzte Frage: Obwohl der Pfahlzug keine ausreichende Beurteilung war und nie gehindert hat, im Einsatz als zu schwach ausgelegt zu werden, sind die Angaben beim Pfahlzug nicht nur Tiefwasserangaben? Denn Sie haben, wenn ich es richtig sehe, in Norwegen getestet.

Zacher: Was sind sie, bitte?

Abg. Benker: Nur Tiefwasserangaben! Das heißt, wenn ich kaum Wasser unter dem Kiel habe, kriege ich doch den Pfahlzug nicht zustande.

Zacher: Das ist grundsätzlich richtig. Unter anderem deshalb ist die "Oceanic" ja auch nach Norwegen gegangen. Hier in Deutschland gibt es auch keine so ganz geeigneten Poller. Man hätte Brunsbüttel, aber da wäre die Tiefe wieder nicht so ausreichend gewesen. Die Tiefe ist schon entscheidend. Insofern haben Sie recht: Wenn ich ins flachere Wasser komme, läßt die Zugleistung nach, aber sicherlich nicht so gravierend, daß man sagen kann, auf 12 oder 13 m Wasser bringt er nur noch die halbe Leistung. Es wird Abstriche geben.

Vorsitzender: Schönen Dank. – Ich habe keine weiteren Fragen mehr. Das ist sicherlich auch in Ihrem Interesse. In meinem Interesse ist es wegen unseres Zeitplans allemal.

Herr Zacher, Sie haben uns ausführlich vier Stunden zur Verfügung gestanden. Dafür danke ich Ihnen, und ich wünsche Ihnen eine gute Heimreise.

Zacher: Danke!

Vorsitzender: Ich darf dem Ausschuß mitteilen, daß die Auskunftsperson Korvettenkapitän Körner am 15. März kommen wird. Wir haben ihn jetzt in Ihrem Interesse abbestellt.

(Abg. Kubicki: Sehr schön!)

Wir wollen nur noch den Leiter der Feuerwehr Cuxhaven, Herrn Gillert, hören. Ich würde dann darum bitten, daß Herr Gillert gerufen wird.

Wir machen jetzt eine technische Pause bis Viertel nach vier.

(Unterbrechung: 16:08 bis 16:16 Uhr)

Vorsitzender: Wir wollen fortfahren. Ich bitte nochmals, die Auskunftsperson Gillert hereinzurufen und dann die Türen zu schließen.

Vernehmung der Auskunftsperson Thomas Gillert

Herr Gillert, nehmen Sie Platz. Ich bitte um Entschuldigung, daß es sich nun um zwei volle Stunden verzögert hat. Wir konnten aber unser eigenes Fragerecht gegenüber der vorhergehenden Auskunftsperson nicht anders einrichten.

Herr Gillert, 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 zum Beweisthema äußern, muß ich Sie noch auf folgendes hinweisen:

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

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

Sie müssen damit rechnen, daß Sie Ihre Aussage vor dem Ausschuß beeden müssen. In diesem Zusammenhang weise ich Sie – das geschieht rein vorsorglich – besonders auf die strafrechtlichen Folgen einer falschen Aussage oder eines Meineids hin. Dieser

Meineid kann mit einer Freiheitsstrafe von mindestens einem Jahr geahndet werden.

Herr Gillert, 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.

Gillert: Mein Name ist Thomas Gillert. Ich bin 1956 in Bremerhaven geboren, von Beruf bin ich Diplom-Ingenieur für Betriebs- und Versorgungstechnik und habe nach meinem Studium bei der Berufsfeuerwehr Frankfurt den Einstieg für den gehobenen feuerwehrtechnischen Dienst gemacht. Nach meiner Staatsprüfung für den gehobenen feuerwehrtechnischen Dienst habe ich noch zwei Jahre in Frankfurt als Zugführer auf einer Feuerwache gearbeitet, Lösch- und Hilfeleistungszug, Feuerwache 5, Frankfurter Kreuz. Vor zehn Jahren bin ich in den Dienst der Stadt Cuxhaven eingetreten und bin dort Leiter der hauptamtlichen Wachbereitschaft.

Vorsitzender: Danke schön.

Wir sollten zunächst so verfahren, daß Sie uns eine Darstellung des Einsatzes der Feuerwehr Cuxhaven im Zusammenhang mit der Havarie der "Pallas" geben. Bitte schön!

Gillert: Da habe ich einen Vorschlag zu machen, und zwar haben wir hier von der "Neuwerk" Aufnahmen, wie die Feuerwehr eingeflogen worden ist, was da im ersten Zugriff gemacht worden ist. Dieses Video könnte man, wenn es gewünscht ist, anschaulich kommentieren, auch mit den Zeiten, weil man sich da eigentlich einmal einen richtigen Eindruck machen kann, was im einzelnen dort vorgefallen ist.

Vorsitzender: Gut, dann sollten wir uns zunächst das Bildmaterial anschauen. Ich höre, wir sind hier auf Ihr Video vorbereitet.

(Abg. Benker: Zeitbedarf?)

- Herr Gillert, hier wird gefragt, wie lange es dauern wird.

Gillert: Wir können das auf eine Viertelstunde verkürzen.

Vorsitzender: Also 15 Minuten. Bitte!

Gillert: Die Feuerwehr der Stadt Cuxhaven ist am 26. Oktober um 14:30 Uhr vom Zentralen Meldekopf von Herrn Herrmann angerufen worden, wo wir die Mitteilung bekommen haben, daß 4,5 Seemeilen östlich von Sylt – so habe ich das jedenfalls am Telefon aufgenommen – ein Holzfrachter, 150 m lang, mit der Holzladung brenne und daß die Besatzung von Bord gegangen ist. Man fragte uns, ob wir bereit wären, uns dort einfliegen zu lassen. Ich sagte, das werden wir prinzipiell machen. Nach einer Rücksprache mit der Bezirksregierung und mit unserer Stadtverwaltung haben wir dann grünes Licht bekommen, das mitgeteilt, und wir waren dann um 15:30 Uhr mit zwölf Mann bereit, abflugbereit. Es konnte dann um 15:35 Uhr die erste Löschstaffel ausgeflogen werden, das aus dem Grunde, weil nicht genügend Rettungsmittel in diesem SAR-Hubschrauber dagewesen sind.

Wir sind dann um 16:50 Uhr – nein, 16:50 Uhr ist nicht ganz richtig – komplett dort abgesetzt worden, auf der "Neuwerk", haben dann aber erst einmal mit dem SAR-Hubschrauber über dem Havaristen einen Rundflug gemacht, um dort eine Lagebeurteilung machen zu können. - Wir können jetzt den Film anlaufen lassen.

Zu dem Film muß ich eines sagen. Hier ist das Feuerlöschboot "Neuwerk". Da ist das mit einer Hochgeschwindigkeitskamera aufgenommen worden. Der Seegang wird dort nicht richtig wiedergegeben. Ton ist hier nicht dabei.

Man sieht hier also den Hubschrauber reinfliegen. Die Uhrzeit muß man eine Stunde zurückrechnen. Das ist dann Sommerzeit

16:39 Uhr. Drüben sieht man links: Die "Pallas" brennt; das Bundesschiff "Mellum" ist dort mit den vier Monitoren und kühlt die "Pallas" herunter. - Hier wird jetzt die Feuerwehr auf die "Neuwerk" abgesetzt. Die Lagebeurteilung des Schiffes hatte ergeben, daß die Aufbauten völlig intakt gewesen sind und auch der Maschinenraum.

Zu diesem Zeitpunkt waren ungefähr 3 bis 4 m hohe Wellen. Die Windstärke war zirka 6. Ein Arbeiten auf See für Feuerwehren und Bergungsmannschaften war zu dem Zeitpunkt möglich.

Vielleicht jetzt bitte mit schnellem Vorlauf weiter; ich sage dann "Halt".

Wir wollten den Film einmal zusammenschneiden. Das haben wir natürlich noch nicht geschafft. Wir suchen auch noch eine Firma, die uns das eventuell auf die richtige Geschwindigkeit herunterreduzieren kann, weil es sehr anschaulich ist.

Der Hubschrauber sollte jetzt nach Cuxhaven zurückfliegen, Richtung Nordholz, sollte dort noch einmal die anderen sechs Feuerwehrleute mit an Bord nehmen und die uns fehlende Ausrüstung mitbringen. Für den Brand hätten wir also allerhöchstens noch 20 bis 30 B-Schläuche benötigt, um dort eine Brandbekämpfung auf See durchführen zu können.

Nachdem ich da mit dem Kapitän an Bord gegangen bin und auf der Brücke gesprochen habe, sagte er mir, daß es Vorrang hat, die Schleppverbindung aufzubauen, und daß Besatzungsmitglieder, der Erste Offizier und drei Besatzungsmitglieder, der "Meerkatze" bereit wären, sich mit dem Hubschrauber rüberfliegen zu lassen.

Jetzt bitte langsam; dann sieht man auch die Gefahren für diese Besatzungsmitglieder. – Dort im Hintergrund ist schon Sylt. Es war also kurz vor dem Auftreiben auf Sylt. Wir konnten deshalb unsere Feuerwehr mit der fehlenden Ausrüstung nicht mehr nachholen und haben den Hubschrauber für die Ber-

gungsarbeiten vor Ort dann den Bergern überlassen – sage ich jetzt einmal so -, um die Schleppverbindung aufzubauen.

Hier geht der "Seefalke" in den Wind, um die Besatzungsmitglieder an Bord zu nehmen. Wie gesagt, lassen Sie sich nicht täuschen. Man sieht das jetzt gleich, wenn die vier Besatzungsmitglieder auf den Havaristen abgesetzt werden, daß bei 3 bis 4 m hohen Wellen ein quer in der See treibendes Schiff doch relativ schwer zu besetzen ist und auch nicht unerhebliche Gefahren für die Mannschaftsmitglieder, die dann dort tätig sind, in sich birgt.

Die "Mellum" ist jetzt noch vor Ort, kühlt jetzt noch die brennenden Laderäume mit allen vier Monitoren, was dieses Feuerlöschboot auch sehr gut beschicken konnte, weil es sich bei "Mellum" und "Neuwerk" meines Erachtens um die besten Feuerlöschboote schlechthin in der Nord- und Ostsee handelt.

Jetzt machen wir weiter, bis der Hubschrauber wieder fliegt und die Leute absetzt, weil das dann sehr eindrucksvoll ist.

Wie gesagt, in dem Film kann man den gesamten Bergungsversuch der "Neuwerk" sehen. Das werden wir jetzt aus Zeitgründen abbrechen müssen, aber wir gucken dann noch einmal, wie es aussieht, wenn die Leute da rübergesetzt werden.

Die "Neuwerk" wird jetzt gleich das Löschen einstellen, um das Absetzen nicht zu gefährden. Wir sehen auch den Rauch. Es ist kein Wasserdampf, was da über die Nordsee treibt, sondern ganz klar Brandrauch.

Wie ich jetzt oben auf der Brücke gewesen bin, haben wir also abgeklärt und eine Lagebeurteilung noch weiter erstellt – bitte langsam, jetzt kommt der Hubschrauber eingeflogen. – Die "Neuwerk" geht jetzt zurück, und die Seeleute werden da abgesetzt und werden dann mit der "Neuwerk" - - Entschuldigung die "Mellum" geht zurück, und die "Neuwerk" wird dann mit den Besatzungsmitgliedern der "Meerkatze" eine

Schleppverbindung aufbauen, und zwar wurde hier gleich versucht, die große Stahltrasse rüberzubringen. Man sieht das auch im Film nach einigen Stunden. Es hat sehr lange gedauert, auch bei dem Seegang, es rüberzubringen. Die Leinen haben sich dann auch noch vertüddelt, aber wie dann jedenfalls die Schleppleinen hochgezogen werden sollten, ist da auf dem Schiff einiges kaputtgegangen, Hektik aufgetreten, von der "Meerkatze"-Besatzung, die haben die lose gegeben, und damit war es geschehen, daß die "Neuwerk" nicht mehr voll einsatzfähig gewesen ist. – Hier ist jetzt ein ganz guter Part. Sie sehen auch das quer zur See treibende, sich doch sehr stark krängende Schiff.

Sie sehen auch den abgeknickten Mast. Wir haben vermutet, daß das Feuer in den Luken 4 und 5 die größte Hitze entwickelt hat. Die Aufbauten sind abgebrannt. Sie sehen das an der Stirnseite der Aufbauten. Da ist die Farbe abgeplatzt. Das hat die Vermutung aufkommen lassen, daß die Aufbauten auch verbrannt sind.

Hier sehen Sie das gefährliche Manöver, und Sie sehen auch, wie die Schiffe dort – so möchte ich es einfach einmal ausdrücken – zukehr gehen. – Dies erfolgte jetzt um 17:23 Uhr.

Sie sehen jetzt, wie stark das Schiff verholt, überholt, und Sie sehen, wie man genau zwischen dem Kran und dem vorderen Mast den Mann absetzen muß, weil sonst kein anderer Platz auf dem Schiff ist, da überhaupt jemanden runterzubringen, und das bei Windstärke 6. Das ist also schon eine beachtliche Leistung.

Wir haben auch festgestellt, weil unsere Kollegen dann auch noch einmal mit dem Bundesgrenzschutz geflogen sind, daß die SAR-Hubschrauber da im Absetzen und Abwischen von Personen wirklich die absoluten Könner sind.

Zu dem Zeitpunkt - - Ich weiß nicht, interessiert Sie das noch?

Vorsitzender: Ich glaube, wir können das dann abbrechen.

Gillert: Gut. – Was ich noch sagen wollte: Sie sehen also Brandentwicklung in allen Luken, ziemlich stark. Die Stirnseite von dem Schiff, also von den Aufbauten, ist auch abgebrannt, aber sie sind heil geblieben. Das ist deshalb passiert: In der Nacht, wie das Schiff in Brand geraten ist, ist ja ungefähr um Mitternacht die Meldung von der "Pallas" gekommen, also vom 25. auf den 26., daß sie volle Brandbekämpfungsunterstützung anfordern. Das Feuer ist, wie gesagt, im Bereich der Luken 4 und 5 auf und hat um diese Zeit dann auf die Decksladung übergegriffen. Auf Grund des Orkans, der wie ein Turbolüfter gewirkt hat, ist das Feuer dann natürlich mit einer riesigen Geschwindigkeit, mit einer sehr hohen Abbrandrate auf die Aufbauten zugelaufen. Das hat dann zu diesem starken Abbrand geführt und wohl auch dazu, daß sich der Kapitän dann entschieden hat, das Schiff zu evakuieren.

Im nachhinein kann man sagen, es wäre besser gewesen, an Bord zu bleiben. Aber man muß auch die Situation verstehen: Windstärke 8, ein riesiger Scheunenbrand, möchte ich einmal sagen. Wenn man das einmal miterlebt hat, wenn so eine Scheune oder Holzstapel lichterloh brennen, kann man ihm bei der Entscheidung, die er da getroffen hat, eigentlich keinen Vorwurf machen. Aber es wäre besser gewesen, an Bord zu bleiben, denn durch diese hohe Abbrandrate und die Geschwindigkeit sind die Laschketten durchgebrannt, und die gesamte Decksladung – ich habe auch den Stauplan mit – ist dann von Bord gespült worden. Zum einen kam eine Meldung um 4 Uhr, da heißt es: Die Decksladung geht von Bord. Um 7 Uhr kommt dann eine Meldung, wo drinsteht, daß der Brand auf der "Pallas" erloschen sein soll.

Das einmal dazu als Eindruck von dieser Brandentwicklung.

Abg. Hentschel: Darf ich eine Zwischenfrage stellen?

Gillert: Bitte.

Abg. Hentschel: Das ist jetzt der Zustand am 26.?

Gillert: Ja.

Abg. Hentschel: In der Nacht war es ja offensichtlich so, daß es lichterloh gebrannt hat.

Gillert: Ja, genau.

Abg. Hentschel: Und als das dann ... (akustisch unklar), war das die Voraussetzung dafür, daß man überhaupt drauf konnte?

Gillert: Richtig.

Abg. Hentschel: Und Sie sagen, die Leute hätten trotzdem draufbleiben können, obwohl die Ladung an Bord lichterloh brannte?

Gillert: Im nachhinein möchte ich sagen, für die Besatzung wäre es besser gewesen, dazubleiben, weil es einen Schwerverletzten und einen Toten gegeben hat. Denn die Aufbauten sind heil geblieben, und man hätte dort aus der Deckung heraus diesen Holzstapel kühlen können.

Ich sage es jetzt einfach einmal für den Fall an Land: Sie haben einen Bauernhofbrand. Da haben Sie zum einen die Scheune und zum anderen die Unterkünfte. Die sind räumlich fünf Meter voneinander getrennt. Wenn es jetzt lichterloh brennt, kommt die Feuerwehr und baut eine Riegelstellung auf, das heißt, es werden Rohre vorgenommen und eine Riegelstellung zu dem heilen Objekt. Hat die Feuerwehr die Möglichkeit, die Scheune gleich umzufahren, oder sind noch Holzstapel da, werden die weggeräumt, um eine Brandbrücke zu verhindern. Das hat hier der Sturm übernommen.

Man hätte genausogut, wenn es möglich gewesen wäre, die Laschketten durchtrennen können, das Schiff quer zur See legen, um dann auf der Luke zu den Aufbauten hin die Holzdecksladung von Bord zu befördern, um

dann eine sogenannte Riegelstellung aufzubauen. Aber die Seeleute sind auch nicht in dem Maße brandschutztechnisch ausgebildet.

Abg. Hentschel: Die haben also nur gesehen

--

Vorsitzender: Herr Hentschel, wir sind noch im Vortrag. – Bitte machen Sie erst einmal weiter.

Gillert: Es ist unsere Meinung, daß die besser beraten gewesen wären, an Bord zu bleiben. Nur, sie konnten es nicht wissen, daß die Laschketten so schnell durchbrennen und daß der Sturm das übrige für sie besorgt hat. – Dies einfach mal dazu.

Sie sehen, die Bergung geht weiter. Die Männer arbeiten da oben drauf. Die Vorleine geht rüber. Das war jetzt auch nicht der Part der Feuerwehr. Sie hätte auch auf den Havaristen rübergehen können; nur muß ich hier ganz klar gestehen, ich habe, obwohl einige Männer von uns gerne raufgegangen wären, die Entscheidung getroffen, es nicht zu tun, und ich will das auch begründen.

Auf einem quer zur See treibenden Schiff können wir als Feuerwehrmänner nicht arbeiten. Das heißt, wir müssen immer ein oder zwei Hände für uns selber haben und können gar nicht löschen, weil wir uns auf einem so wackeligen Schiff dann zu Tode schlagen würden, so möchte ich einmal sagen; es würde also relativ schnell zu Unfällen kommen.

Erst wenn ein Schiff in Fahrt ist, kann man dann wieder halbwegs vernünftig auf diesem Schiff arbeiten. Ich möchte sagen, wir sind hier in der Bundesrepublik die Feuerwehr schlechthin, die die meisten Einsätze überhaupt auf See hat. In den letzten zehn Jahren haben wir allein fünf Brände und Hilfeleistungen auf Seeschiffen auf dem offenen Meer gehabt. Unter anderem hatten wir damals bei der "Swantje" ähnliche Wetterverhältnisse und sind auf dieses Schiff auch übergegangen. Die Grenze für die Feuer-

wehr ist dann bei fünf oder sechs Windstärken und drei Meter hohen Wellen. Das Schiff muß dann aber - wie bei der "Swantje" - im Schlepp sein, weil es dann nicht mehr so weit überholt und wir dann auf dem Schiff auch arbeiten können.

Da jetzt eine umfassende Brandbekämpfung auf diesem Schiff auf offener See für uns nicht möglich gewesen ist und wir zu dem Zeitpunkt, wie die Bergung jetzt durchgeführt worden ist, ja nichts weiter zu tun hatten, habe ich mich dann als Einsatzleiter darum gekümmert und nachgefragt oder nachfragen lassen, ob in Schleswig-Holstein die Möglichkeit besteht, das Schiff in einen Notliegeplatz zu bringen. Diese Anforderung habe ich dann über unsere Nachrichtenzentrale weitergeleitet, erst über die Bezirksregierung Lüneburg und das Lagezentrum LUNA. Der teilte uns dann mit – das ist Herr Geyer vom Lagezentrum -, daß – ich lese jetzt einmal unser Einsatzprotokoll vor – für diesen Einsatz der Leiter des Katastrophenschutzstabes in Kiel, Herr Peugschat, zuständig ist. Er habe von ihm die Aussage erhalten, daß die Kräfte vor Ort auf einen Schlepper der Reederei warten sollen, der in zirka sechs Stunden eintreffen wird. Danach werden weitere Maßnahmen entschieden. Ein Notliegeplatz braucht zur Zeit nicht gefunden zu werden, da das Feuer an Bord des Havaristen durch die Mehrzweckschiffe "Mellum" und "Neuwerk" gelöscht worden ist. – Diese Lagemeldung hat Herr Peugschat von Herrn Hermann vom Zentralen Meldekopf erhalten.

Aufgrund dieser gegensätzlichen Meldungen -- Weil wir ja gesehen haben, das Schiff brannte in allen Luken, und ich habe auch noch einen Plan von dem Schiff da, wo man es noch einmal erklären kann. Ich habe dann bestätigt, daß wir also unbedingt einen Notliegeplatz bräuchten. Unser Mitarbeiter in der Zentrale, der Herr Peugschat, teilt der Nachrichtenzentrale der Stadt Cuxhaven mit, daß die Einsatzkräfte auf See auf Grund der neuen Lagemeldung nicht auf den Schlepper der Reederei zu warten brauchen, sondern

alle notwendigen Maßnahmen ergreifen sollen. Da eben kein geeigneter Notliegeplatz bekannt ist, wird er die Details mit dem WSA Kiel abklären. Wir möchten mit dem WSA Cuxhaven abklären, ob Cuxhaven in Frage kommt. Seine bisherigen Entscheidungen habe er auf Grund der Lagemeldung von Herrn Herrmann vom WSA getroffen.

Dann haben wir uns wieder mit Herrn Herrmann in Verbindung gesetzt, und dann ging es um 18:57 Uhr: Der Schiffsreferent im Wirtschaftsministerium Kiel, zuständig für das WSA Kiel, Herr Jenisch, teilt in Absprache mit Herrn Peugschat mit, daß in Schleswig-Holstein kein geeigneter Notliegeplatz vorhanden ist. Er empfiehlt Cuxhaven, als Ausweichmöglichkeit Helgoland.

Daraufhin haben wir es dann geschafft, weil wir ja vertragliche Vereinbarungen mit dem Land und mit dem Bund über diese Tätigkeiten haben, die wir dort tun, haben wir also relativ schnell das östliche Ende des neuen Eurokais als Notliegeplatz bekommen, wo auch entsprechende Kraneinrichtungen vorhanden gewesen wären, um dieses Schiff dort vernünftig löschen zu können.

Das Fernsehgerät und das Video können wir jetzt eigentlich ausmachen.

Jetzt noch einmal zum Brandschutztechnischen des Schiffs. Ich habe sonst auch noch einen Plan, den man aufhängen kann.

Vorsitzender: Ist das erforderlich?

Gillert: Es ist nicht unbedingt erforderlich.

Vorsitzender: Dann nehmen Sie bitte wieder vorne Platz.

Gillert: Ich meine, daß man mit diesem Film doch relativ eindrucksvoll zeigen konnte, was sich da im einzelnen abgespielt hat. Hier müssen wir weitergehen. Der Notliegeplatz war also zu dem Zeitpunkt geklärt. Nachdem der Schleppversuch mit der "Neuwerk" fehlgeschlagen ist, ist die "Mellum" rangegangen und hat relativ schnell den Havaristen mit einer Polyprop-Leine in Schlepp gekriegt.

Nach dieser Aktion sind wir dann mit der "Neuwerk" längsseits, obwohl sie 50 Prozent ihrer Leistung verloren hatte, und konnten also das Schiff bis Mitternacht - - Oder bis halb eins sind wir längsseits hergefahren, und die Feuerwehrleute haben die Löschmonitore bedient, einen 20-Tonnen-Monitor und einen 6er Monitor, und wir konnten doch relativ gut die Aufbauten und die Laderäume kühlen.

Für mich war eigentlich die Frage, weil wir schon öfter Schiffsbrände hatten, ich habe also jederzeit damit gerechnet, daß die Aufbauten jetzt in Flammen gehen müßten, rein aus der Erfahrung heraus. Das war nicht der Fall, und nach Absprache mit einem Offizier der "Neuwerk" teilte er mir dann mit, daß diese Holzfrachter einen doppelten Maschinenraumschott hatten, was eigentlich auch die Begründung dafür ist, daß die Maschine bis zum Schluß gehalten hat und die Aufbauten erst am Donnerstag, also vier Tage später, Raub der Flammen geworden sind. So lange waren also der Maschinenraum und die gesamten Brückenanlage dieses Schiffs intakt gewesen.

Um diese Zeit herum haben wir dann, weil die "Neuwerk" jetzt nach Helgoland fahren wollte, um den Schleppdraht aus dem Propeller zu kriegen, die "Wilhelm Kaisen" nachgefordert, die Feuerwehr, und die "Wilhelm Kaisen" ist dann ungefähr um halb eins gekommen und hat dann die "Neuwerk" abgelöst. Leider konnte die "Wilhelm Kaisen" die Kühlaufgaben nicht durchführen, von ihrer Manövrierfähigkeit nicht so geeignet wie die "Neuwerk", und hat dies eigentlich abbrechen müssen.

Wir haben dann um 7 Uhr am nächsten Tag – das war der 27. – Helgoland erreicht. Taucher standen bereit und sollten die "Neuwerk" klarieren. Zu dem Zeitpunkt habe ich dann mit dem Kapitän die Entscheidung getroffen, weil ein Orkantief für nachmittags und die Abendstunden gemeldet worden ist, daß wir jetzt alles versuchen, um spätestens in Helgoland auf das Schiff rüberzukommen,

um dann die ersten Löschversuche zu machen, zum Beispiel am Maschinenraum-schott Fluten mit Wasser oder die letzte Luke einfach mit Schaummittel-Wasser-Gemisch zu kühlen versuchen, damit das Feuer eben nicht auf die Aufbauten übergreift.

Wir haben dann um 7:30 Uhr eine Lagemeldung abgegeben und einen Freiwachenalarm um 7:45 Uhr für die Feuerwehr Cuxhaven durchgeführt. Das sind zwölf Mitarbeiter und ein Not-arzt. Wir haben dann die entsprechende Löschausrüstung, die wir für diesen Einsatz benötigt hätten, in Cuxhaven auf die "Hermann Helms" verladen und sind dann um 12 Uhr mittags in Helgoland eingetroffen.

Die "Neuwerk" konnte nicht instandgesetzt werden. Das Orkantief kam später früher als geplant, so daß für uns ein Einsatz bei Windstärke 8 - - Sie haben ja gesehen, wie so ein Schiff bei acht Meter hohen Wellen verholt, und da war für uns der Einsatz auf See dort draußen jetzt zu Ende. Die Zeitspanne, die man am 26. gehabt hätte, denn dort ist ja ganz eindeutig das Wetter abgeflaut, bis zum 27. morgens, konnte eben nicht genutzt werden, um dort entsprechend auf See dieses Schiff in den Griff zu kriegen.

Dann ist noch die Schleppverbindung gerissen. Das ist ungefähr um 12.30 Uhr gewesen. Sie haben ja die genauen Daten. Dann ist ganz klar der Entschluß gefaßt worden, daß wir mit der „Neuwerk“ erst einmal zurück nach Cuxhaven fahren, Ausrüstung und Feuerwehrleute.

Zwei Feuerwehrleute und vier Besatzungsmitglieder der „Neuwerk“ haben sich dann noch einmal auf ein waghalsiges Unternehmen eingelassen. Sie wollten sich nachmittags auf die in der See treibende „Pallas“ absetzen lassen. Zu diesem Zweck wurde noch der Erste Offizier der „Oceanic“ an Bord genommen. Als der mit dem BGS-Hubschrauber abgesetzt worden ist, als das versucht worden ist, ist er gegen die Bord-

wand geschlagen, und dieses Unternehmen mußte abgebrochen werden.

Damit war der aktive Einsatz für die Feuerwehr Cuxhaven beendet. Die beiden Feuerwehrleute wurden nach Nordholz geflogen. Wir sind dann um ungefähr - wann war das? - 17.15 Uhr mit der „Neuwerk“ nach Cuxhaven gekommen. Dort habe ich mit Herrn Zacher, mit den Nautikern, ein Gespräch geführt. Wir haben gesagt: Zur Zeit ist für uns ein Löschen auf See nicht möglich. Wir könnten das nur im Schutz der Elbe wieder versuchen - bei diesen Wetterbedingungen, wohlgemerkt.

An den weiteren Tagen waren wir in diese ganze Sache insoweit eingebunden, daß wir unsere gesamte Löschausrüstung und unsere Einsatzbereitschaft in - so möchte ich sagen - Alarmbereitschaft versetzt haben. Die Option „Notliegeplatz“ wurde dann weiter verhandelt. Ich hatte dann noch Gespräche am Sonntag, dem 1. November, mit dem Reeder und der Firma Wijsmuller gehabt, wo wir dann Vorbereitungen für den Notliegeplatz gemacht haben. Wir haben dann auch die Staupläne und Ladepläne des Schiffes bekommen. Es stand eindeutig fest, daß das Schiff, wenn es freigeschleppt wird - da waren alle zuversichtlich -, nach Cuxhaven verholt wird.

Wir haben am Sonntag, dem 1. November, noch weitere Gespräche mit dem CuxPort-Betreiber und mit dem Makler der Firma geführt und haben die auch so weit beraten für den Fall, daß die Einsatzleitgruppe ein Sicherheitskonzept haben wollte, wenn die „Pallas“ nach Cuxhaven kommt. Das habe ich hier auch. Wir haben die hafenbehördliche Erlaubnis des Hafenskapitäns gehabt. Also, es stand dem nichts entgegen, die „Pallas“ nach Cuxhaven zu holen.

Am Mittwoch, dem 4. November, habe ich mit einem Hauptbrandmeister auf der Feuerwache gesessen. Da waren alle ganz zuversichtlich, die „Pallas“ freischleppen zu können. Wir haben uns dann vorbereitet, dort hinzufliegen mit einem Mann des GL, um

das Schiff einmal vom brandtechnischen Bereich her zu begutachten, und der GL von der seemännischen Seite her, ob dieses Schiff überhaupt noch schwimmfähig gewesen wäre. Dann ist dieser Schleppversuch wieder gescheitert.

Am Freitag endet dann die ganze Geschichte. In der Nacht sollte noch mal gelöscht werden. Ich bin dann noch mal zum Wasser- und Schiffsamt gefahren. Da hat die Einsatzleitgruppe getagt. Jedenfalls wurde die Feuerwehr Cuxhaven dazu nicht mehr eingeladen.

Am Mittwoch, dem 11. November, als wir völlig verärgert oder auch etwas kopfschüttelnd vernehmen mußten, daß dann auch der Löschkreuzer „Kiel“ in die Nordsee fährt, was für uns eigentlich erst einmal völlig unverständlich gewesen ist, sind dann unser Dezernent, Herr Schubel, der Leiter des Zivilschutzamtes und meine Person zur Einsatzleitgruppe gefahren, wo Herr Schubel mit Herrn Zacher gesprochen hat. Herr Zacher hat dann die Frage unseres Dezernenten, ob die Feuerwehr der Stadt Cuxhaven raus sei, bejaht.

Für uns ist seit diesem Tag der Einsatz dort beendet gewesen. Wir waren also, sagen wir mal, die ersten beiden Tage aktiv beteiligt, und die anderen Tage haben wir stand by gegessen, teilweise beraten. Wir haben auch Gespräche mit dem Wasser- und Schiffsamt geführt oder auch versucht, mit der Einsatzleitgruppe dort tätig zu werden

Im Zusammenhang mit der Einsatzleitgruppe selber - die Frage hatten Sie in Ihrem Schreiben ja auch gestellt - kann ich mich nur an eine Sache erinnern. Als wir mit dem Berger und dem CuxPort-Betreiber über den Notliegeplatz gesprochen haben, kam ein Herr - ich muß gucken -, der Vertreter von Hamburg und fing dort an, mit dem Betreiber, mit den Bergern und mit dem Agenten über den Einsatz eines Ölbekämpfungsschiffes zu reden, wenn es denn nach Cuxhaven geholt wird. Daraufhin habe ich die Bezirksregie-

rung in Lüneburg eingeschaltet. Der Herr Loy von der Bezirksregierung - Brandoberrat Loy - hat dann gesagt: Solange dort kein Öl austritt, so lange kommt dieses Schiff nach Cuxhaven, und so lange brauchen die auch erst einmal kein Ölbekämpfungsschiff.

Das ist eigentlich die gesamte Zusammenarbeit, die wir als Feuerwehr mit der Einsatzleitgruppe gehabt haben.

Vorsitzender: Herzlichen Dank, Herr Gillert. Wir eröffnen jetzt die Fragerunde. - Herr Benker!

Abg. Benker: Erste Frage: Sie haben am Anfang bei dem Einsatz gesagt, Sie hätten noch eine Reihe von B-Schläuchen gebraucht. An Schaummitteleinsatz war nicht gedacht?

Gillert: Doch. Für uns ist das völlig unverständlich, wie man dieses Schiff nicht mit Schaum löschen kann.

Abg. Benker: Wenn vorrangig die Bergung war und ein Öl-Schaum-Gemisch schwer zu separieren ist, dann wäre das einer der möglichen Gründe, oder sehen Sie das nicht so?

Gillert: Ich sehe den Fall jetzt so: Man hätte spätestens nach den ersten Schleppversuchen die Schleppversuche aufgeben müssen und der Brandbekämpfung den Vorrang einräumen müssen. Man hat das Schiff in der Zeit bis zum 5. Oktober um 180 Grad gedreht.

Vorsitzender: 5. November!

Gillert: 5. November; Entschuldigung. Das hat letztendlich auch mit dazu geführt, daß dieses ausgeglühte Schiff - - - Man kann noch froh sein, daß das nicht früher kaputt gegangen ist. Denn dieses Schiff hatte eine Eisplatte gehabt, doppelten Maschinenraumschott und hatte noch wing tanks. Wenn ein Holzkohlemeiler normalerweise so massiv brennt, müßte man an der Außenhaut eine Abbrandrate sehen. Die Farbe müßte abbrennen, und dieses Schiff müßte bei der Beladung an der Außenhaut sogar rotglühend sein. Das haben wir schon öfter gehabt,

auch bei Fischdampfern. Das war nicht der Fall. Wie man auch auf diesen Zeichnungen sieht: Dieses Schiff hatte auch noch wing tanks gehabt; das hat dieses Schiff besonders stabil gemacht. Einem anderen Schiff hätte man bei diesen Bergungsversuchen wesentlich früher das Genick abgedreht; ich würde sagen, noch zerrissen. Zu dem Zeitpunkt war der Maschinenraum intakt. Der Maschinenraum ist meiner Erkenntnis nach auch bis zum Ende intakt gewesen. Das heißt, wenn dieses Schiff nicht beschädigt wird, dann kann ich das Öl zum Beispiel über die normalen Separatoren abfahren.

Abg. Benker: Das Öl ja, aber - - -

Gillert: Das Öl aus dem Zwischenbodentank, das Schweröl. Das Dieselöl aus diesem Schiff herauszukriegen, ist doch relativ einfach, weil es einmal im Maschinenraum gewesen ist und sich im vorderen Bereich die beiden 50-t-Tanks befunden haben. Solange dieses Schiff intakt ist, das heißt der Maschinenraum intakt ist, und ich kann da den entsprechenden Schiffingenieur und die entsprechenden Trupps draufsetzen, sind die in der Lage, das Schweröl aus den Tanks herauszuholen.

Also, Brand bekämpfen, das bedeutet, es vernünftig zu löschen und nicht mit 2.500 t Wasser pro Luke schwerer zu machen, dadurch noch schneller tiefer zu legen, daß es sich da eingräbt in diesen Sand. Sie müssen davon ausgehen, dieses Schwerschaummittel, das man im ersten Zugriff mit Wasser verwendet hätte, wäre einmal ein Netzmittel gewesen. Ein Zehntel des Wassers wäre nur eingebracht worden, und ein Großteil des ersten eingebrachten Wassers wäre verdampft. Ich kann mich zum Beispiel noch an den Schiffsbrand der „Mainz“ erinnern. Dort haben wir etliche Tonnen Wasser reingefördert. Wir haben am nächsten Tag aus einem Laderaum 20 t Wasser wieder rausgeholt. Der Rest ist verdampft gewesen.

Von daher sehe ich nicht die Gefahr. Wenn man dieses Feuer langsam herunterkühlt, bei diesem ausgeglühten Schiff, hat das auch

Vorteile, indem ich dann dieses Schiff mit Mittelschaum nachflute und dann mit einem entsprechenden Greifsystem das Schiff leichtere. Das heißt, bei dieser Löschmethode hätte man sich von oben nach unten zu den Tanks hinarbeiten können. Es hätten mehrere Möglichkeiten bestanden, es anders zu machen, als es die Holländer gemacht haben.

Abg. Benker: Ich hatte nach der Emulsion gefragt, ein Öl-Schaum-Gemisch. Wenn die Separation möglich ist, dann ist das, was Sie gesagt haben, völlig in Ordnung. Aber diese Emulsion läßt sich nur schwer aufbrechen. Kann das einer der Gründe gewesen sein, daß da kein Schaum eingesetzt worden ist? Das war meine Frage.

Gillert: Der Meinung bin ich nicht, daß das ein Grund gewesen sein kann. Wenn man dort rechtzeitig mit diesem Lösungsverfahren in der Form begonnen hätte, wäre vermutlich gar kein Öl in die Laderäume hineingekommen, so daß ich das Holz hätte entsorgen können, indem ich das mit einem Greifsystem herauslade, wie wir es auch am Notliegeplatz gemacht haben. Wenn Sie in der Fachliteratur nachlesen, bei Baumwollbränden und bei den Schüttgutladungen wird nicht anders gelöscht. Es wird ein AFF, also entweder ein wasserfilmbildendes Schaummittel verwendet, es wird ein Schwerschaum verwendet wie ein Fluorprotein-Schaummittel von früher her, oder man kann auch ein Mehrbereichsschaummittel nehmen. Da gebe ich das auf und fange dann an, die Schiffsladung zu entladen, entlade das in Schuten und bringe das dann an Land. Das ist eigentlich ein relativ einfaches System. Das könnte ich sogar entsorgen in der nächsten Müllverbrennungsanlage.

Abg. Benker: Noch eine Frage: Sie sagen, als die Einsatzleitgruppe gebildet wurde, waren Sie nicht mehr im Einsatz, waren Sie nicht mehr gefragt, wenn ich Sie richtig verstanden habe?

Gillert: Ich bin - - - Halt, jetzt will ich nichts Falsches sagen. Am 5. November ist der

letzte Schleppversuch gescheitert. Am 6. November - das war ein Freitag - bin ich noch einmal zu Herrn Brunet vom Wasser- und Schifffahrtsamt gefahren und habe gefragt, was jetzt los wäre. Ja, man wußte es nicht. Dann hat mich Herr Brunet mit Herrn Scheffel verbunden, und dann hat Herr Scheffel zu mir oder zu Herrn Brunet am Telefon gesagt, daß er in ganz wichtigen Verhandlungen wäre und für mich jetzt keine Zeit mehr hätte.

Abg. Benker: Die Hypothese, die Sie aufstellen mit den Löschmethoden, die Sie gerade geschildert haben, muß ja auf der Grundlage einer Beurteilung nicht im Nachhinein, sondern vor Ort getroffen werden. Sie hatten ja vor Ort die Entscheidung getroffen oder auch beraten, ein Löschen auf See ist nicht möglich, deshalb - - -

Gillert: Eine umfassende Brandbekämpfung! Das muß ich mal sagen, eine umfassende Brandbekämpfung ist auf See nicht möglich gewesen. Diese umfassende Brandbekämpfung ist nur an einem Notliegeplatz möglich gewesen zu dem Zeitpunkt, als das Schiff in Fahrt war. Jetzt kommt die andere Alternative: Wenn ein Schiff dort auf dem Wattenmeer liegt, wie lösche ich das? Der Löschvorgang hatte auch Vorrang gehabt, auch wenn die Wetterverhältnisse es nicht zugelassen hätten, daß eine Leichterung in Frage gekommen wäre. Aber je früher man gelöscht hätte, desto geringer wäre der Ölaustritt gewesen. Das ist ganz eindeutig. Die Feuerwehr Cuxhaven hätte ab 6. November - - - Die stand auch bereit. Ich kann das auch zeigen; ich habe einen Videofilm. Unsere Ausrüstung in der Halle haben wir gar nicht richtig sauber gemacht, sondern nur vom Salzwasser gereinigt und eingeölt, damit es nicht verrostet. 7,5 t Material zum Löschen eines Schiffes standen bei uns bereit.

Wir haben ja nicht nur die Feuerwehr Cuxhaven; das will ich hier auch noch einmal kundtun. Wir haben ja auch noch die Feuerwehr Emden, die eine vertragliche Vereinba-

rung mit dem Bund und den Ländern hat. Und wir haben auch noch die Feuerwehr Wilhelmshaven. Mit den Hamburgern haben wir in Kontakt gestanden. Und in Schleswig-Holstein gibt es die Feuerwehr Brunsbüttel. Die hat sich am zweiten Tag auch angeboten, uns zu helfen und dort in diesem Fall mit einzusteigen. Keine dieser Feuerwehren ist gerufen worden, und keine dieser Feuerwehren, die prädestiniert für diese Schiffsbrandbekämpfung ausgebildet sind, sind anschließend von dieser Einsatzleitgruppe über brandschutztechnische Maßnahmen gefragt worden.

Abg. Benker: Herr Rechenbach gibt in einem Punkt an, daß feuerwehrtechnischer Sachverstand jederzeit bereit stand und sowohl über Lübeck als auch über Cuxhaven hätte abgefordert werden können. Dies ist durch die Einsatzleitgruppe nicht erfolgt?

Gillert: Nein, ist nicht erfolgt.

Abg. Benker: Auch nicht informell, daß man mal mit einem gesprochen hat?

Gillert: Ich habe noch einen Anruf bekommen von Herrn Regierungsdirektor Schroh. Das ist am 16. November gewesen. Ich lese das mal vor. Da waren wir gerade am Kaffeetrinken. Wir hatten Mittagspause.

„Der Leiter der SBM, Herr Schroh, teilt mit, daß Probleme beim Löschen aufgetreten sind. Das Holz in den gefluteten vorderen Luken ist aufgetrieben und brennt weiter. Man hat Bedenken, die hinteren Luken zu fluten, da der Riß in der Bordwand größer geworden ist und die Gefahr des Auseinanderbrechens besteht. Er möchte von uns wissen, was wir den Bergern empfehlen würden. Herr Schroh erhält die Empfehlung, die Laderäume mit Schaum zu fluten.“

Aber da war das schon zu spät.

Abg. Benker: Letzte Frage: Sie hatten gesagt, am 26. 10., als das Wetter ein bißchen abflaute, war die Zeitspanne zu kurz, um Löschmethoden vorzutragen.

Gillert: Ich will dazu auch ganz offen und ehrlich etwas sagen. Am 26. 10. haben Sie auch einen Bericht der Wetterlage. Ich habe vom Vogelsand diese Sturmkurven dabei, und Sie haben ja auch diesen Film gesehen. Es ist so, daß die „Pallas“ um Mitternacht volle Brandbekämpfungsunterstützung in dänischen Gewässern angefordert hat. Sowohl von den deutschen Behörden als auch den dänischen Behörden, die ja meines Erachtens den Vorrang gehabt hätten, dort ein geeignetes Feuerlöschboot hinzuschicken, ist das nicht erfolgt. Um 7.20 Uhr kam dann eine Meldung von den Dänen zu den Deutschen - sogar ziemlich flapsig, wenn man sich die Protokolle durchliest -: Jetzt habt ihr gleich ein kleines Problem. Und dieses Problem ist auch gekommen. Die erste Kontaktaufnahme mit der Feuerwehr ist um 14.30 Uhr erfolgt. Wir haben auch mit der Deutschen Gesellschaft, mit dem Rettungskreuzer „Hermann Helms“, sehr viel zusammengearbeitet und sehr viele Übungen gemacht. Der ist in der Lage, zehn Gitterboxen dahin zu fahren mit der entsprechenden Ausrüstung. Er braucht noch nicht mal das Personal mitzunehmen. Das bedeutet, daß an dem Tag, durch wen auch immer - international -, acht Stunden Zeit verlorengegangen sind. Das sagt auch Branddirektor Rechenbach, und das ist auch meine Meinung, die wir auch vehement vertreten: Zu diesem Zeitpunkt hätten wir den größten Erfolg gehabt, das Schiff zu kriegen. Das will ich so behaupten. Ob eine Schleppverbindung notwendig gewesen wäre, sei auch noch dahingestellt. Mit den richtigen Leuten, mit der Schiffsbesatzung und einem Nautiker hätte man das Schiff in Fahrt bringen können. Wenn es in Fahrt ist, Feuerwehr draufsetzen, dann Maschinenraumschott fluten, und das Schiff hätten wir nach Cuxhaven fahren können.

Vorsitzender: Wir möchten gerne, Herr Gillert, Ihr Protokoll, aus dem Sie jetzt zitiert haben, als Beweismittel für unsere Untersuchungsakten übernehmen. Dies ist sicherlich möglich?

Gillert: Ich habe das sogar schon kopiert.

Vorsitzender: Danke schön.

Abg. Benker: Letzte Frage: Sie sagten, die volle Feuerlöschunterstützung sei abgefordert worden. Von wem an wen ging diese Forderung? Am 26. - das war ja meine Ausgangsfrage. Dann haben Sie gesagt: Da ist volle Feuerlöschunterstützung abgefordert worden. Und dann hatten die Dänen gesagt: Ihr kriegt jetzt gleich ein Problem. Von wem an wen ist diese Forderung gegangen?

Gillert: Das kann ich jetzt nicht sagen. Ich habe hier, weil wir auch eng mit dem Nautischen Verein zusammenarbeiten, die Protokolle des Nautischen Vereins, in dem die gesamten Informationen enthalten sind. Die sind ziemlich deckungsgleich mit unseren Protokollen und mit dem Protokoll vom Wasser- und Schiffsamt, mit dem von Herrn Zacher. Dieses Protokoll des Nautischen Vereins habe ich jetzt erst mal als Grundlage genommen. Die haben bis zum 23. 11. alles zusammengesammelt.

Hier steht zum Beispiel: 23.54 Uhr - das war am 25., wo man noch nichts hätte machen können, weil einfach zu schlechte See war -: Kapitän „Pallas“ gibt Meldung, das Feuer hat die Decksladung in Brand gesetzt. Daran erkennen Sie auch die rasante Brandentwicklung, die dann auf dem Schiff vonstatten gegangen ist. Sie müssen sich den Orkan als Turbolüfter vorstellen, der das Feuer wirklich richtig vehement angefacht hat. Ich habe auch Bilder von den SAR-Einheiten gesehen, auch vom Nautischen Verein auf einer Veranstaltung. Es sah wirklich furchterregend aus. Man wüßte selber nicht, wie man gehandelt hätte. Wovor hat man mehr Angst, vor dem Wasser oder vor dem Feuer? Danach hätte man vermutlich die Entscheidung getroffen, über Bord oder das Schiff so lange löschen und kämpfen, wie es geht.

Da sind diese Sachen, die Sie angefragt haben, genau aufgelistet. Den einzigen Fehler, den ich in diesem Protokoll gesehen habe, ist, daß diese Brandbekämpfungsunterstüt-

zung in einem Protokoll eine Stunde früher angefordert worden ist. Aber man findet natürlich heraus, welche Zeit richtig war. Im Einsatzverlauf kommt es darauf im Prinzip aber nicht an.

Um 2.15 Uhr: Die „Nordsjøen“ hat vier Mann von der „Pallas“. Das ist nicht ganz wahr. Sie gibt aber die Meldung: Die Decksladung rutscht schon teilweise von Bord. - Das heißt, da hat sich immer noch ein Besatzungsmitglied der „Pallas“ auf dem Havaristen befunden.

Um 3.15 Uhr: Letzter Mann verharrt in panischer Angst auf der „Pallas“. - Da hätte er auch mal draufbleiben sollen!

Dann kommt die Meldung: Küstenwachzentrum Cuxhaven gibt Order an „Oceanic“. - Dann gibt es hier die Information, daß die Dänen die Mitteilung machen, daß das Schiff jetzt überkommt.

Jedenfalls hat der Kapitän volle Brandbekämpfungsunterstützung schon in der Nacht angefordert, vom 25. auf den 26. Bis dann die deutschen Behörden eingeschaltet worden sind, ist kein entsprechendes Schiff hingeschickt worden. Erst nachdem die Meldung beim Wasser- und Schiffsamt eingetroffen ist, sind dann morgens die „Mellum“ und die „Neuwerk“ ein wenig später zum Havaristen hinbeordert worden.

Für die Feuerwehr wäre natürlich wichtig gewesen bei solch einem Bergungstrupp, daß eine Arbeitsplattform vorhanden ist, so daß man Bergungsleute, Feuerwehrleute einfliegen kann, um dann einen Weg zu finden, auf den Havaristen übersteigen zu können.

Zum Übersteigen auf einen Havaristen kann ich auch gleich sagen: Wir haben jedes Jahr einen Schiffsbrand - fünf allein in den letzten zehn Jahren auf offener See - gehabt. Es ist immer eine Einzelfallentscheidung. Jeder Schiffstyp ist anders, das Wetter ist anders. Wir haben es sogar schon bei einer Übung vor der Haustür, vor Cuxhaven, geschafft,

keine Leute übersetzen zu können, sondern erst mit einem Rettungskreuzer. Das hängt auch vom Schiffstyp ab. Das heißt, man muß vor Ort sein, um auch die entsprechende Entscheidung treffen zu können.

Ganz wichtig ist - das hat man auch bei diesem Einsatz gesehen -: Es ist unumgänglich, daß es wesentlich mehr SAR-Hubschrauber gibt, um die entsprechenden Mannschaften einfliegen zu können. Denn das war bisher der sicherste Weg, das Personal auf die Schiffe abzusetzen. Zu dem Zeitpunkt standen aber nicht genügend SAR-Hubschrauber zur Verfügung. Die BGS-Hubschrauber sind anscheinend nicht so geeignet. Unsere Kollegen, die bei beiden mitgeflogen sind, sagen, sie fliegen nicht mehr mit BGS-Airway, sondern sie werden nur noch SAR nehmen, da fühlen sie sich sicherer. Das ist ein ganz klares Fazit aus diesem Feuer, aus diesem ganzen Einsatz „Pallas“, daß auch die entsprechenden Hubschrauber-Kapazitäten vorhanden sein müssen. Hieran hat es ganz klar gehapert.

Abg. Benker: Bei Ihrem Anflug am 26., haben Sie da überhaupt eine Möglichkeit gesehen, im Bereich der Aufbauten abgesetzt zu werden? Sie sagten ja, das ist eine Vor-Ort-Entscheidung, eine Einzelfallentscheidung. Wenn Sie nicht wissen, daß Sie zum Maschinenschott hinkommen können, dann würde ich doch die gleichen Zweifel haben.

Gillert: Das war ja auch der Zweifel, den ich als Einsatzleiter hatte. Deshalb habe ich ja gesagt, wir gehen aus Sicherheitsgründen erst mal nicht runter. Wäre das Schiff im Schlepp gewesen, dann hätten wir zum Beispiel unser eingespieltes Team mit dem Rettungskreuzer oder mit der „Neuwerk“, mit der wir ja öfters oder regelmäßig zusammen üben, derzeit sogar wöchentlich, so daß man sich kennt - - - Ich kann ja ein Schiff unter diesen widrigen Umständen nur abarbeiten, wenn ich mich auf den Vormann auf dem Rettungskreuzer ganz klar verlassen kann. Wenn Sie mal nach Cuxhaven kom-

men sollten: Wir haben eine Ausrüstung; wir sind in der Lage, Schlauchleitungen durch die See zu machen, bei Windstärke 6 ein Feuerlöschboot hinten dranzuhängen. Wir haben entsprechende Kabelverbindungen, damit das Feuerlöschboot nicht längsseits gehen kann. Nur, dann muß jeder Handgriff sitzen, damit die Feuerwehr oben auch wirklich Wasser hat. Das ist ja unsere Lebensversicherung, die wir haben. Wir kommen ja nicht mehr so schnell von einem brennenden Havaristen runter.

Ich muß auch zu unserer Feuerwehr sagen: Wir sind 53 hauptberufliche Kräfte. Wir machen auch den Rettungsdienst, sind fast alle ausgebildete Rettungssanitäter, Rettungsassistenten. Am zweiten Tag hatten wir auch schon einen Notarzt mit dabei. Das sind halt Dinge, die ich haben muß, weil ich ja völlig auf mich selber angewiesen bin, wenn ich als erster auf solch ein Schiff übergehe.

Ich muß auch gestehen: Die „Meerkatze“-Besatzung haben wir von Bord geschossen in der Nacht. Das ist auf dem Schiff natürlich nicht leicht zu halten. Da ist der 20-t-Monitor, wo sie sich verschanzt hatten, einmal über Deck gegangen. Da haben sie doch gesagt: Jetzt gehen wir lieber von der „Pallas“ wieder runter. Die sind wirklich hinten vom Schiff runtergesprungen - die hatten Überlebensanzüge an - und sind dann von dem Beiboot aufgenommen worden.

Das heißt, bei diesen Teams, die da zusammenarbeiten, muß jeder Handgriff klappen, und dann muß auch das entsprechende Equipment dabei sein. Sonst brauche ich mich auf solche Einsätze gar nicht einzulassen.

Vorsitzender: Herr Schlie!

Abg. Schlie: Herr Gillert, ich würde gerne bei dem einen Punkt noch mal nachhaken wollen, wo Sie gesagt haben, Sie seien nicht mehr beteiligt worden, auch an Gesprächen der ELG. Habe ich das richtig verstanden, das war der 6. November?

Gillert: Ja.

Abg. Schlie: Der Umweltminister hat uns nämlich folgendes mitgeteilt: Am 8. November sei ein Löschkonzept auch unter Hinzuziehung von Sachverständigen beschlossen worden. Die Laderäume der „Pallas“ werden mittels Pumpen mit Seewasser geflutet, um alle Brandnester zu löschen. Durch diese Maßnahme wird das Schiff gleichzeitig fest an den Grund gesetzt, was auch die Voraussetzung für weitere Bergungsarbeiten am Schiff ist.

Es heißt weiter zum 8. 11.: Er selbst wurde am Abend noch einmal ausführlich von seinem Abteilungsleiter über die Situation informiert. Seitens der ELG haben bis zu diesem Zeitpunkt Gespräche mit der Feuerwehr in Cuxhaven und der Feuerwehr Hamburg stattgefunden. - 8.11.!

Gillert: Mit uns nicht!

Abg. Schlie: Dann noch einmal zu dem Konzept: Sie haben ja schon dazu Stellung genommen, was - -

(Herr Gillert spricht mit dem im Zuhörerraum sitzenden Herrn Zacher)

- Ich glaube, daß das nicht möglich ist, wenn Herr Zacher jetzt irgend welche Beratungen durchführt. Ich meine, das ist im Moment nicht denkbar!

Gillert: Nein, nein, er hat mich auf eine Sache hingewiesen; das hatte ich aber schon angesprochen. Ich hatte einen Kontakt mit der Einsatzleitgruppe - das war am 1. November -, mit dem Herrn Spengler von Hamburg. Das war aber nicht in dem Sinne, weil zu dem Zeitpunkt uns die Zuversicht gegeben worden war - sowohl von den Bergern wie von den Verantwortlichen der Wasser- und Schifffahrtsämter -, daß man dieses Schiff mit ziemlicher Sicherheit vom 4. auf den 5. freikriegt, weil dann mit einer Springtide zu rechnen ist. Deshalb hatten wir unsere Feuerwehr auch in größere Bereitschaft versetzt. Wir hatten auch den Notliegeplatz

schon dahin gehend hergerichtet, daß wir den Einsatzleitcontainer schon hingestellt hatten. Kranführer waren schon auf drei Stunden Vorlaufzeit abrufbar. Wir hatten schon Ent- und Versorgungsfirmen informiert; Plambeck, Makulet standen da mit Containern, und wir haben gesagt: Wir brauchen am 6. Container und alles Mögliche.

Während dieser Besprechung erscheint eigentlich unangemeldet Herr Spengler von der Umweltbehörde Hamburg und stellt sich als Landesvertreter der ELG vor und möchte über den Sachstand unterrichtet werden. Nachdem Herr Spengler über den geplanten weiteren Einsatzablauf unterrichtet worden ist, macht dieser wasserrechtliche Probleme geltend und fragt nach, ob die zuständigen Wasserbehörden unterrichtet und befragt worden sind. Außerdem hält Herr Spengler für den Fall, daß die „Pallas“ an den Notliegeplatz verbracht werden kann, den Einsatz der „Knechtsand“ aus Sicherheitsgründen für erforderlich. Da bereits ein Stand-by-Schlepper vom Hafenant gefordert wird, wäre kein Platz für mehr die „Knechtsand“, zumal noch weitere Linienschiffe abgefertigt werden müssen. Herr Meyer teilte mit, daß der Europakai dann nicht mehr als Notliegeplatz zur Verfügung gestellt werden könne. Außerdem ist der Berger nicht bereit, für den Fall der Fälle ca. 25.000 DM für die „Knechtsand“ zu bezahlen, da sich die Brandbekämpfungsmaßnahmen und Entsorgungsarbeiten über Wochen hätten hinziehen können.

Das war der Grund. Ausweichaktion - was der Hafenskapitän nicht wollte - wäre gewesen, das Schiff bis in den ehemaligen Amerikahafen hineinzuziehen. Aber dafür war das Schiff eigentlich schon wieder eine Nummer zu groß.

Daraufhin habe ich die Bezirksregierung angerufen und habe Herrn Loy von der Bezirksregierung über den neuen Standstand informiert. Aussage von Herrn Loy: Solange kein Treibstoff oder Öl austritt, wird die „Pallas“ an den Notliegeplatz verholt. Wei-

terführende Einsatzmaßnahmen werden je nach aktueller Lage entschieden.

Ich will hier auch mal eines ganz offen und ehrlich mitteilen: Wir haben natürlich vertragliche Vereinbarungen. Ihnen liegt ja auch ein entsprechendes Rechtsgutachten unseres Dezernenten vor. Wir haben auch schon seit längeren Zeiten Probleme im Hinblick auf unser Brandbekämpfungsprogramm. In unseren vertraglichen Vereinbarungen steht ganz klar „über die Brandbekämpfung und technische Hilfeleistung“. Anscheinend haben einige, obwohl es darüber auch einen Schriftverkehr gibt, immer noch nicht begriffen, was „technische Hilfeleistung“ ist. In den Verträgen, die das Land Schleswig-Holstein 1989 mit der Bundesrepublik Deutschland und dem Land Niedersachsen abgeschlossen hat, steht genau das gleiche. Da steht nämlich „Brandbekämpfung und technische Hilfeleistung“.

Was ist denn nun „technische Hilfeleistung“?
- Der Kuchen ist auch wunderbar im Niedersächsischen Brandschutzgesetz aufgeteilt, wer nun für welchen Bereich tätig ist. Hier haben wir einmal die DIN 14011. Da steht ganz klar drin, was das ist: „Anlässe für technische Hilfsleistung.“ - „Das Freiwerden gefährlicher Stoffe ist ein Ereignis, bei dem durch unkontrolliertes Entweichen solcher Stoffe Gefahren für Menschen, Tiere und Sachen entstehen können.“ - Das ist Feuerwehr-DIN-Norm! Dieser Vertrag ist ja auch unterschrieben worden.

Nur, es gibt Probleme. Das ist jetzt der dritte Fall, der aufgetreten ist, wo aus einem Havaristen etwas ausläuft, aber er brennt noch nicht; oder er brennt und es läuft was aus. Da meint irgendeine Gruppe, daß sie dann die Zuständigkeit dafür hätte. Das könnte eventuell das Problem gewesen sein.

Die Brandbekämpfung ist ganz eindeutig ein vorrangiges Problem dieser Feuerwehren, nämlich Emden, Wilhelmshaven, Cuxhaven und Brunsbüttel, die entsprechende Vertragswerke haben. Die sind auch für die technische Hilfeleistung auf Seeschiffen zu-

ständig. Wenn das Zeug im Wasser ist, dann sind andere zuständig, nicht wir. Das wollen wir denen auch gar nicht streitig machen.

Wir arbeiten auch seit Jahren zusammen. Wir machen mit der SBM und mit der Sonderstelle der Länder für Ölverschmutzung, die übrigens diese Feuerwehren - - - Herr Rechenbach hat ja den Bericht von 1994 zitiert. Ich habe den hier in der Tasche; ich war auch in diesem Gremium mit drin. Die haben im Prinzip von uns die Erfahrungen gesammelt, wo das Know-how dieser Feuerwehren für diese Aufgaben mit eingebracht worden ist. Nur, dieses Know-how muß dann im Einsatzfall auch abgefragt werden.

In den letzten Jahren haben wir jedes Jahr mit der SBM Großübungen - sowohl Brandbekämpfung als auch Ölbekämpfung - gemacht. Letztes Jahr hatten wir auch eine Großübung. Mal wird nur Brandbekämpfung gemacht, oder es wird nur Ölbekämpfung gemacht, weil für solche Einsätze die Feuerwehren als externes Personal eingebunden werden sollen oder auch vertraglich eingebunden sind; darin gibt es gar keinen Zweifel, daß das so ist. Wenn die Sache eine Nummer zu groß wird, greifen wir halt auch noch auf die Berufsfeuerwehren Bremerhaven oder auf die Feuerwehrr Hamburg zurück.

Vorsitzender: Herr Gillert, der Abgeordnete Schlie hatte zu Beginn Ihres jetzt längeren Abschnitts der Ausführungen gefragt, ob das Land Schleswig-Holstein am 8. 11. Gespräche mit Ihnen geführt hat, und wenn ja, was Gegenstand dieser Gespräche war. Das wollten wir noch mal geklärt haben. Am 8. 11.!

Gillert: Am 8. 11. wüßte ich nicht, daß ich da mit jemandem über Brandbekämpfung gesprochen habe. In meinem Protokoll ist da nichts vermerkt. Ich bin mir ziemlich sicher - ich kann auch noch in meinen Terminkalender gucken -, daß ich da nicht gefragt worden bin.

Abg. Schlie: Gut, vielen Dank. Dann eine zweite Frage. Das schließt ganz präzise an das an, was Sie eben dargestellt haben. Sie haben ja auch gesagt, daß Sie als Cuxhavener Feuerwehrr große Erfahrungen in diesem Bereich haben. Ist es denn üblich, daß mit dem Reeder auch Maßnahmen der Brandbekämpfung besprochen werden und daß dieser Reeder dann ein Brandbekämpfungskonzept der ELG vorlegt, das dann eventuell umgesetzt werden muß?

Gillert: Das ist in meiner Berufserfahrung - ich mache diese Arbeit jetzt zehn Jahre - das erste Mal, daß das aufgetreten ist. In der Regel ist es so: Wir werden gerufen, und wenn wir gerufen werden, ist es ein Brand oder eine technische Hilfeleistung, die von der Schiffsbesatzung nicht mehr geleistet werden kann. Das heißt, wir gehen in der Regel auch von einem Brand größeren Umfangs aus. Oder er ist so diffizil, daß die einfach mit ihren Mitteln an Bord nichts mehr machen können.

Wir haben festgestellt, daß es bisher noch nie Probleme mit Absprachen zwischen den Kapitänen der Havaristen, den Wasser- und Schiffsfahrtsämtern und der Feuerwehrr gegeben hat. In der Regel wurde immer das gemacht, was wir aus einsatztaktischer Sicht für unsere Aufgabe - Brandbekämpfung, technische Hilfeleistung - für richtig hielten. Das ist immer so abgearbeitet worden. Auch die Empfehlung, einen Notliegeplatz in Cuxhaven anzulaufen, ist bei der „Alice“ - das fällt mir ein -, bei der „Einstein“, bei der „Swantje“ oder „Baltic Eagle“ ohne jegliche Frage befolgt worden, weil wir gesagt haben, wir können das Schiff nur da abarbeiten. Es könnte nur mal der Fall eintreten, daß die Anlagen in Cuxhaven oder unser Notliegeplatz - das in Anführungszeichen, denn einen echten Notliegeplatz gibt es in Deutschland nicht - in Cuxhaven nicht dafür geeignet sind. Dann müßte das Schiff halt nach Brunsbüttel, nach Emden, wie auch immer, verholt werden. Aber das sind Absprachen, wobei wir noch nie jemanden drin gehabt hatten - - - Jetzt bei der „Pallas“ war es so,

daß ich selber mal an einem Sonntag, am 1. November, mit dem Reeder und mit dem Wijsmuller, der zu dem Zeitpunkt schon da war, zusammen verhandelt habe, weil wir solche Maßnahmen ja auch einfach anordnen, wenn es eine Nummer zu groß wird. Wir sagen dann: Das können wir verantworten, und nicht mehr.

Abg. Schlie: Vielen Dank, das war auch eindeutig. - Dann meine letzte Frage. Sie sagten vorhin, Sie seien überrascht gewesen, daß am 10. 11. die „Kiel“ dort beordert worden ist. Könnten Sie vielleicht noch einmal darstellen, warum Sie überrascht gewesen sind?

Gillert: Weil es, sage ich mal, in der Nordsee gewaltige Löschkapazitäten gibt, obwohl sie zu dem Zeitpunkt dort nicht hätten eingesetzt werden können. Ich habe ja schon erzählt: Wir sind in der Lage - das haben wir auch geübt -, das, was wir an Land machen, Schlauchleitungen über lange Wegstrecken zu verlegen, auch durchs Wasser zu legen. Das ist der eine Grund. Von der Löschkapazität her kommt die „Kiel“ in keiner Weise an die „Neuwerk“ heran, auch nicht von der Einsatzfähigkeit her, um dort in der Nordsee bei schwerer See als Arbeitsplattform zu fungieren. Des weiteren haben wir, wie gesagt, die Schiffe der Deutschen Gesellschaft, die auch gewaltige Wasserleistungen haben, zum Beispiel die „Hermann Helms“, mit der wir immer zusammenarbeiten und die wir auch bei jedem Brand, wenn wir sie denn benötigten, bekommen haben. Es gibt auch einen wattengängigen Katamaran in Cuxhaven, der die Mannschaften an das Schiff hätte heranfahren können, der sich sogar trockenfallen lassen kann. Von den Schiffskapazitäten und Löschkapazitäten her bin ich der Meinung, daß die Nordsee ausreichend bestückt ist.

Abg. Schlie: Ich will nur noch mal darauf hinweisen, daß uns mitgeteilt worden ist - auch von dem Kapitän der „Kiel“ -, daß insbesondere wegen der geringen Wassertiefe die „Kiel“ beordert wurde, weil die

„Neuwerk“ und die „Mellum“ zu dem Zeitpunkt nicht mehr rankamen.

Gillert: Das ist natürlich ein Vorteil dieses Schiffes. Aber 1,40 m oder 1,90 m wie ein Rettungskreuzer hat die „Kiel“ auch nicht. Also diese Schiffe haben noch weniger Tiefgang.

Abg. Schlie: Ich habe Sie richtig verstanden, Sie sprachen eben von einem Katamaran, der in Cuxhaven zur Verfügung stehen würde? Der würde dann ja auch für so geringe Wassertiefen in Frage kommen oder hätte in Frage kommen können.

Gillert: Der hat zwar nicht diese Löschkapazität, aber er kann zum Beispiel die Besatzung rüberfahren. Für die Löschkapazität haben wir zum Beispiel Rettungskreuzer. Die haben allein 32.000 l in der Minute.

Vorsitzender: Das sind dann 32 m³.

Gillert: 32 t! Und die „Neuwerk“ hat zweimal 20 t in der Minute. Dann hat sie noch mal 20 t. Also Löschwasserkapazitäten ohne Ende!

Vorsitzender: Kollege Kubicki, wollen Sie jetzt fragen? Sonst nehmen wir erst Frau Spoorendonk und dann Sie, weil sie zwischenzeitlich draußen waren.

(Zuruf von Abg. Kubicki)

Abg. Spoorendonk: Sehr gütig. - Ich habe eigentlich nur eine Frage. Sie sprachen an, Sie haben ein Protokoll. Das war mir vorhin nicht ganz klar. Das sind Gespräche, die Sie selbst geführt haben? Aus dem, was Sie gesagt haben, geht ja auch hervor, daß Sie sich zum Beispiel mit beraten lassen haben. Ich denke mal, Sie haben mit dem Leiter der Hamburger Feuerwehr gesprochen. Aber ist dann alles nachher passiert? Ihr Protokoll ist das, was Sie wirklich zu dem gegebenen Zeitpunkt gemacht und gesagt und entschieden haben?

Gillert: Das Einsatzprotokoll einer Feuerwehr gibt es auch bei einem ganz normalen

Küchenbrand. Wenn irgendwo eine Küche brennt, schicken wir ja auch nicht einen Krankenwagen hin und sagen „Guckt mal“, sondern wir schicken ja gleich einen Löschzug hin. Alles, wann wir abrücken, wann wir ankommen, welche Einsatzlage wir vorfinden, wird bei uns über Funk übermittelt, und normalerweise wird das auf einem Langzeitgerät gespeichert, was sogar vor Gericht verwertbar ist. In diesem Fall haben wir das natürlich nicht gehabt. Diese Gespräche sind über Handy, also über das D-Netz, abgewickelt worden. Alles, was über unsere Zentrale gelaufen ist, ist von unserem Zentralisten protokolliert worden. Wir hatten in den ersten Tagen einen extra Mann abgestellt, der für den gesamten Funkverkehr - möchte ich jetzt sagen; es war eigentlich Handy - Funkpflege betrieben hat. Es wurde alles protokolliert, was sowohl von uns zur Zentrale gegangen ist, als auch das, was von der Zentrale an die Bezirksregierung gegangen ist oder nach Schleswig-Holstein herüber. Das ist ein ganz offizielles Protokoll. Dieses Protokoll ist aber nicht, wie gesagt, auf einem Bandgerät gespeichert, weil das nicht möglich war, weil die Reichweite der BOS nicht ausreichend ist und wir auf andere Mittel wie Seefunk oder eben das D 1-Netz zurückgreifen mußten.

Vorsitzender: Herr Kubicki!

Abg. Kubicki: Herr Gillert, es gibt ja beim Ablauf dieses Unglücks zwei Phasen: einmal die Phase bis zum Aufsitzen des Schiffes, und einmal die Phase ab Aufsitzen des Schiffes. Ich habe Sie richtig verstanden, bei der Phase bis zum Aufsitzen des Schiffes haben Sie selbst keine Möglichkeit gesehen, mit Ihren Männern an Bord zu gehen und an Bord Feuerlöschmaßnahmen durchzuführen?

Gillert: Doch, habe ich ja gesagt. Und zwar am 26., wenn das Schiff in Schlepp gewesen wäre oder rechtzeitig am 27. vor Helgoland angekommen wäre. Am 26. ist ein Absetzen von Hilfskräften möglich gewesen, aber Löschmaßnahmen erst, wenn das Schiff in Fahrt ist.

Abg. Kubicki: Ich unterstelle die Wirklichkeit, nicht das, was hätte passieren können. Angesichts der vorherrschenden Verhältnisse, der Tatsache, daß das Schiff nicht in Schlepp war, haben Sie keine Möglichkeit gesehen. Sie hätten sie nur gesehen, wenn es in Schlepp gewesen wäre, beim Liegen nicht?

Gillert: Die ganze Zeit. Wir sind zu einem Zeitpunkt gekommen, als es schon wieder dunkel geworden ist. Als die Besatzung der „Meerkatze“ rübergesetzt ist, war es dunkel. Was soll man dann noch tun? Im Dunkeln mit Hubschraubern Leute rüberzusetzen, das ist dann natürlich noch fataler. Man hätte also den Tag nutzen müssen.

Abg. Kubicki: Ich habe jetzt eine Frage, nachdem ich die Videos gesehen habe. Wenn man statt der vier Personen der „Meerkatze“ zwei Feuerwehrleute und zwei Schiffssingenieure oder Kapitän oder was auch immer vorne am Bug abgesetzt hätte, wäre es denen möglich gewesen, mit welcher Ausrüstung auch immer, zum Heck vorzudringen?

Gillert: Die „Meerkatze“-Besatzung ist doch hin- und hergelaufen. Das hatte ich ja vorhin gesagt. Ein Laufen auf dem Schiff war möglich.

Abg. Kubicki: Ich habe das nur vorne gesehen. Meine Frage war: Ganz durch bis hinten zum Heck?

Gillert: Nachts sind sie zum Heck gerannt, und vom Heck sind Sie dann von der „Pallas“ runter. Bei Schiffsbränden wird ja immer gesagt: Oh, da kann man irgendwo reinstürzen. Das ist so heiß da oben drauf. Wenn uns das zu heiß wird, dann fährt ein Feuerlöschboot heran, das entsprechend kühlen kann, und das kühlt halt das Deck herunter. Dann kann ich da ganz normal laufen. Wenn ich mir die Holländer angeguckt habe, denen die Sohlen geschmolzen sind, dann sind sie selber schuld. Wir nehmen normalerweise ein C-Rohr, kühlen das Deck, wo die anderen arbeiten, und dann kann ich ganz normal auf solch einem Schiff

arbeiten. Daß unseren Feuerwehrleuten schon Schuhsohlen geschmolzen sind, ist ein Erfahrungswert, den man bei jedem Schiffsbrand relativ schnell machen kann. Aber dann muß man halt entsprechend die Decksaufbauten oder das Hauptdeck kühlen.

Abg. Kubicki: Wenn ich Sie richtig verstanden habe, am 26. 10, als die vier Personen der „Meerkatze“ abgesetzt wurden, war der Maschinenraum noch intakt?

Gillert: Der Maschinenraum war intakt, und die Aufbauten waren intakt, als wir gekommen sind. Auf der Brücke haben wir die ganze Nacht über ein rotes Licht gesehen. Das war der Feuersalarm der „Pallas“. Der leuchtete uns die ganze Nacht entgegen, bis wir dann weggefahren sind.

(Zuruf: Stimmt ja auch: Es brannte!)

Abg. Kubicki: Das war die rote Leuchte, aber nicht lichterloh! - Das heißt, eine Einsatzleitung, die vor der Alternative gestanden hätte, vier Leute zum Verbinden einer Schleppleine oder vier Leute zum Entern des Maschinenraums und der Brücke, hätte sinnvollerweise gesagt: Vier Leute zum Entern des Maschinenraums und der Brücke, weil man dann alle Möglichkeiten - - -

Gillert: Sechs!

Abg. Kubicki: Oder sechs, völlig egal.

Gillert: Sechs Feuerwehrleute, sechs Berger. Die Berger zuerst, und dann die Feuerwehrleute.

Abg. Kubicki: Das habe ich bisher so nicht gesehen. Aber jetzt sehe ich es deutlich, ja.

Jetzt komme ich zum zweiten Teil, aber dem festen Aufsitzen des Schiffes. Da habe ich Sie richtig verstanden, daß nach Ihrer Einschätzung eine sinnvolle Vorgehensweise gewesen wäre, das Feuer so schnell wie möglich und am besten auch mit denen, die etwas davon verstehen, sprich den Feuerwehrleuten, zu löschen?

Gillert: Zu löschen; das ist ganz klar meine Meinung. Sie haben ein ausgeglühtes Schiff. Innen drin ist das wirklich rotglühend. Man konnte es nur nicht sehen, weil es diese Wingtanks hat, die Flügeltanks, die bei diesem Schiffstyp halt bautechnisch vorhanden sein müssen. Solch ein Schiff kann ich langsam runterkühlen. Das packe ich nicht gleich bei zweieinhalbtausend Tonnen. So was machen wir sowieso nicht, wenn ein Schiff in Fahrt ist. Dann würde es ja irgendwann mal kentern und dann seine Fahrsicherheit verlieren. Also, so fängt man nicht an.

Abg. Kubicki: Aber dazu, wie Sie das dann löschen würden, sind Sie gar nicht mehr gefragt worden?

Gillert: Nein, wir sind ab 5. nicht mehr beteiligt worden.

Abg. Kubicki: Sie sind auch nie, zu keinem Zeitpunkt, mal mit einer brandtechnischen Überprüfung eines Konzeptes von anderen, also Plausibilitätsüberprüfung eines Konzeptes von anderen, beauftragt worden? Wir haben gehört, da hat die Firma Wijsmuller ein Brandbekämpfungskonzept vorgelegt. Dann habe ich gefragt: Es muß ja irgend jemanden geben, der es mal auf Plausibilität überprüft hat. Den haben wir bisher noch nicht gefunden. Sie waren es jedenfalls nicht?

Gillert: Ich habe ein Konzept. Aber das ist das Konzept des Herrn Trumpf. Da steht aber kein Datum drauf. Das ist auch nicht so wichtig. Das ist aber aus dieser Zeit. Und zwar habe ich die mal beraten, was die machen sollen. Das ist ein Herr Kuhlenkamp als Reeder gewesen. Der hat an die ELG - - Das war Einsatzleitgruppe. Mit dem habe ich am Tag vor dem 25jährigen Bestehen der Wachbereitschaft - das war am 1. November - telefoniert. Da habe ich ihm ein paar Tips gegeben, was er der Einsatzleitgruppe denn schreiben könnte, was wir als Feuerwehr am Notliegeplatz in unserem Zuständigkeitsbereich machen werden. Für uns ist vordringlich gewesen, daß das Schiff irgendwo in den

Schutz reinkommt und nach Möglichkeit an einen Notliegeplatz.

Abg. Kubicki: Ist Ihnen denn im nachhinein bekannt geworden, ob irgend eine andere Feuerwehr mit der Überprüfung eines Feuerlöschkonzeptes beauftragt worden ist oder befaßt worden ist?

Gillert: Nein, kann ich nicht sagen; davon weiß ich nichts.

Abg. Kubicki: Ich denke, man unterhält sich ja mal untereinander, und hat vielleicht von den Hamburgern was gehört, von den Kielern was gehört, von den Cuxhavenern was gehört.

Gillert: Ich sage mal so: Die Cuxhavener, die Brunsbütteler haben schon Kontakt gehabt, auch zu dem Zeitpunkt.

Abg. Kubicki: Aber von all denen ist Ihnen nicht bekannt, daß die mal den Auftrag hatten, zu prüfen, ob ein Löschkonzept sinnvoll oder nicht sinnvoll ist?

Gillert: Mir ist bekannt, daß an diesem 6., an dem Herr Scheffel mir sagte, daß er in wichtigen Verhandlungen ist, daß in diesen Gesprächen - aber das habe ich nur vom Hörensagen - ein Mann der Bundeswehr beraten haben soll, irgendwie aus Neustadt. Nur, wir als kommunale Feuerwehren sehen das ein bißchen anders als das Feuerlöschkonzept der Bundeswehr. Die vertreten ein ganz anderes Löschkonzept, als es kommunale Feuerwehren machen, weil die auch einen ganz anderen Einsatzauftrag haben. Das widerspricht sich teilweise mit dem, was kommunale Feuerwehren machen.

Abg. Kubicki: Wenn Sie das vielleicht noch mal für den Ausschuß ausführen, worin sich das möglicherweise unterscheidet.

Gillert: Bei der Bundeswehr ist es ja so: Die Ausbildung, die in Neustadt praktiziert wird, ist im Prinzip eine Truppmann- und Truppführerausbildung. Wenn ein Berufsfeuerwehrmann oder ein freiwilliger Feuerwehrmann einen Grundlehrgang macht oder

einen Atemschutzgeräteträgerlehrgang, dann dauert das alles wesentlich länger. Er wird dann zum Truppführer ausgebildet und kann dann für den Innenangriff bei den Feuerwehren eingesetzt werden. Die Ausbildung, die in Neustadt gemacht wird - jedenfalls nach dem, was ich gesehen habe, auch auf der Fregatte „Köln“ oder auch mit den Modellen, die in der Brandhalle stehen -, ist, daß ein Feuerlöschtrupp mit einem C-Rohr vorgeht und einen Hubschrauberbrand oder einen Schaltkastenbrand oder einen simulierten Maschinenbrand löscht. Er geht also mit einem C-Rohr oder mit einem Schaumrohr da ran, spritzt und macht das Feuer aus, so wie man das lernt. Das ist ja eigentlich - sage ich mal so - erstes Semester einer Berufsfeuerwehr. Diese Leute sind im praktischen Dienst. Den Schiffsbrand können Sie vergleichen mit dem Brand einer Industriehalle, die Sie von oben nach unten erklimmen müssen. Die Leute, die bei diesen Einsätzen bei uns eingesetzt sind, haben diese Ausbildung, und sie haben auch schon praktische Erfahrung. - Das ist das eine.

Die nächste Philosophie der Bundeswehr, bei der Marine, ist die: Die müssen einmal ihr Schiff verteidigen, müssen kampfbereit sein. Die müssen ihre Lecks abdichten, die müssen das Entstehungsfeuer bekämpfen, und die müssen ihre Verletzten versorgen. In solch eine Situation kommt eine Berufsfeuerwehr, die ihre Aufgaben erfüllt, erst einmal gar nicht hinein, so daß unser ganzes Konzept anders aufgearbeitet ist. Wir löschen dieses Feuer nicht aus diesem militärischen oder diesem Schiffsbereich heraus, sondern wir machen das aufbauend auf dem, was wir mal alle so an Land gelernt haben. Das wird übertragen auf die Seeschiffe. Da haben halt Feuerwehren wie Hamburg und Bremen große Erfahrungen, oder auch Cuxhaven, die über Jahrzehnte Schiffe gelöscht haben, ob das Baumwollbrände in Bremen sind, oder die Hamburger, die eine ganze Reihe von Bränden in den 70er Jahren hatten, als das noch kostenfrei gewesen ist. Seitdem kommen diese Schiffe ja nicht mehr nach Hamburg, weil das Geld kostet.

Abg. Kubicki: Wenn ich sie vorhin richtig verstanden habe - davon gehe ich eigentlich aus -, dann ist nach Ihrer persönlichen Einschätzung die Art und Weise der Brandbekämpfung nicht unbedingt produktiv gewesen, die Sache einfach zu fluten?

Gillert: Das sehe ich so. Und die Zeitspanne! Wir hätten eine Woche früher anfangen können. Das sehe ich so, und das sieht auch mein Hamburger Kollege so. Was diese beiden Dinge betrifft, sind wir völlig einer Meinung.

Abg. Kubicki: Ich könnte das noch ein bißchen intensivieren: Nicht nur nicht produktiv gewesen, sondern, wenn ich Sie richtig verstanden habe, war das eher schadensgeneigter, die Art und Weise der Brandbekämpfung?

Gillert: Das will ich nicht jetzt behaupten. Aber ich bin der Meinung, wenn man das anders gelöscht hätte, wäre der Erfolg eventuell ein anderer gewesen.

Abg. Kubicki: Überhaupt einer, meinen Sie?

Gillert: Ja.

Vorsitzender: Frau Spoorendonk!

Abg. Spoorendonk: Ich habe doch noch eine Nachfrage. Wir haben ja auch den Bericht über den Ablauf der Bergungsaktion von der „Meerkatze“. Sie sagten, wenn das Ganze viel früher geschehen wäre, dann wäre das heute auch alles ganz anders.

Gillert: Hätte sein können!

Abg. Spoorendonk: Ja, hätte und könnte und müßte! - Sie haben, wenn ich das richtig verstanden habe, zum Beispiel gesagt, man hätte schon am 26. etwas machen können. Jetzt gucke ich hier: Wetterlage, Windstärke 7 bis 8, schwere See war da. Über die „Meerkatze“ steht da, daß es wegen der heftigen Rollbewegungen und der schweren See sehr schwierig war, vier Leute abzuwischen. Meine Frage ist jetzt: Das eine ist

Theorie, das andere ist vielleicht die Wetterlage, die schwere See und die vorhandene Wirklichkeit.

(Abg. Kubicki: Er war ja vor Ort!)

- Ja, ja, ich frage noch mal nach, weil ich das doch als sehr theoretisch aufgefaßt habe.

Gillert: Wenn ich gesagt hätte, wir gehen an Bord, wären die Kollegen an Bord gegangen. Ich hätte es verantworten müssen. Die Feuerwehr hätte zu diesem Zeitpunkt, wie auch die Leute der „Meerkatze“, auf die „Pallas“ gehen können, auch wenn es unter Einsatz des Lebens ist. Man sieht ja, es ist hochbrisant, da raufzugehen. Aber wenn Sie sich die Wetterkurve ansehen, können Sie ganz klar feststellen, daß bei diese Sturm die einzige Chance, es so zu machen, der 26. gewesen wäre. Ab Mittags hätten die Trupps spätestens auf das Schiff rauf müssen, um die entsprechende Leinenverbindung herzustellen oder das Schiff in Fahrt zu bringen. Der Maschinenraum war, wie gesagt, intakt - das können auch alle bestätigen -, und die Aufbauten auch. Die „Neuwerk“ hat zum Beispiel vier M-8-Schwerschaumrohre an Bord, hat 20 t Schaummittel mit an Bord, die „Mellum“ - ich müßte nachgucken - 17,5 t oder 15 t Schaummittel, glaube ich, an Bord und die Löschkapazitäten. Es hätten eigentlich nur noch ein paar Seeschläuche gefehlt. Atemschutz war auch da. Ich sage das, weil der Kapitän der „Meerkatze“ auf einer Veranstaltung gefragt hat: Was wollte da eigentlich die Feuerwehr? Die hatte ja keine Ausrüstung mit. - Da muß ich sagen: Jedes Schiff hat nach SeeBG-Vorschriften Löschausrüstung an Bord, die natürlich auch ein Feuerwehrmann nutzen kann, weil es eine identische Ausrüstung ist. Die Frage ist auch, ob zu dem Zeitpunkt nicht eventuell noch die Löschausrüstung der „Pallas“ intakt gewesen wäre. Wenn der Maschinenraum intakt ist, wird mit Sicherheit auch die Feuerlöschpumpe, wenn sie denn gewartet ist, wieder in Betrieb zu nehmen sein.

Vorsitzender: Herr Benker!

Abg. Benker: Zunächst einmal, weil Sie ja auch die Erfahrungen der Hamburger Berufsfeuerwehr mit herausgestellt haben: Der letzte Einsatz der Hamburger Feuerwehr für einen Seebrand war 1983!

Gillert: Das ist ja auch eine Hafenfeuerwehr.

Abg. Benker: Und Ihre ist eine Seefeuerwehr?

Gillert: Wir haben mehr Einsätze auf See als die anderen Feuerwehren.

Abg. Benker: Aber Sie haben beide in einem Atemzug und gleichwertig genannt. Auf Nachfrage hat Herr Rechenbach zugeben müssen, daß die letzte Erfahrung von 1983 ist.

Gillert: Unsere letzte Erfahrung ist die „Swantje“ gewesen. Das ist zwei, drei Jahre her. Das war bei Tonne 7, auch bei Windstärke 6. Ein ganz kleines Schiff. Übersetzen war auch sehr heikel. Von neun Mann, die rüber sollten, sind nur fünf übergekommen. Solche Schiffe bewegen sich ja auch untereinander. Plötzlich war das 2,50 m tiefer, in dem Augenblick, wo man springen will. Das muß man schon alles abwägen, um auf ein solches Schiff zu kommen. Dort hatten wir dann eine Schlauchleitung gelegt, 80 m B-Schlauch. Die habe ich noch nie so schnell abspulen gesehen. Das Wasser- und Schiffahrtsamt hat die Wasserversorgung übernommen. Die B-Leitung ist von beiden Schiffen nicht zerrissen worden. Das war aber ein relativ kleines Schiff.

Abg. Benker: Noch einmal zu dieser hypothetischen Ausführung, die Sie ganz zum Schluß gemacht haben: Sie haben es abgelehnt, Ihre Leute abzusetzen an diesem Tag, am 26., als Sie da waren?

Gillert: Ja. Sie müssen von folgendem ausgehen: Meine einzige Information, die ich hatte: Es brennt ein Holzfrachter. Ich hatte keinen anderen Kundigen. Es wurde ja kein Stab einberufen, nichts. Ich hatte keine In-

formation. Jetzt fliegen wir über den Havarierten. Ich sehe die „Mellum“, wie sie wie ein Krake dort das Feuer niederhält oder das Hauptdeck kühlt, die abgebrannten Aufbauten. Wir diskutieren. Es wird ja Zeit; der Hubschrauber hat ja nicht unbegrenzt Zeit. Da haben wir die Entscheidung getroffen: Wir gehen jetzt auf die „Neuwerk“, und zwar auch deshalb, weil die anderen sechs Feuerwehrleute ja noch nachgeholt werden sollten. Aber Sie sehen auch den Zeitraum. Es wurde dann, als die Besatzung der „Meerkatze“ drüben war, dunkel. Das haben Sie auch im Film gesehen. Dann Leute rüberzusetzen, ist natürlich kritisch.

Abg. Benker: Alles andere ist hypothetisch!

(Zuruf von Abg. Kubicki)

- Das weiß ich ja, das habe ich auch.

Gillert: Wir haben Feuerwehrleute bei uns, die, wenn ich gefragt hätte, „Gehst Du da drauf?“, da draufgegangen wären. Die, die mitgeflogen sind, wären auf die „Pallas“ gegangen. Aber wie gesagt, wir hatten keine Lage, wir hatten kein entsprechendes Feuerlöschboot längsseits. Wir brauchen dann ja Wasser an Bord, um was beschicken zu können. Das war ja nicht da. Also erst die Entscheidung: Wir gehen jetzt auf die „Neuwerk“. Ihr Vorrang war ja, die Schleppverbindung aufzubauen, so daß es überhaupt gut gewesen ist, daß der Hubschrauber dagewesen ist, um endlich Seemänner auf das Schiff rüberzusetzen, um die Leinenverbindung aufzubauen. Zu dem Zeitpunkt, als die Leinenverbindung bestanden hat, war es, wie mir von dem Kapitän erzählt worden ist, 4,5 Seemeilen vor Sylt. An dem Tag wäre also, wenn es geklappt hätte, die „Pallas“ eben nicht vor Amrum gestrandet, sondern vor Sylt.

Abg. Benker: Trotzdem bleibt es eine hypothetische Darstellung. Sie haben zu diesem Zeitpunkt auch nicht vorgeschlagen, daß das Feuerlöschboot längsseits geht, daß Sie da abgesetzt werden, mit Ihren Leuten da

raufgehen, sondern zu dem Zeitpunkt ging es eben nicht. Das ist doch Fakt, oder nicht?

Gillert: Fakt ist, daß wir um 16.35 Uhr dort angekommen sind mit dem Hubschrauber und weiter keine Information über die Lage hatten. Meine Entscheidung ist gewesen: Weil wir so wenig wissen, gehen wir erst einmal nicht auf den Havaristen, weil wir auch nur sechs Mann waren. Das ist die Entscheidung, die ich zum Schutz meiner Belegschaft getroffen habe.

Abg. Benker: Völlig in Ordnung so.

Gillert: Ein Absetzen auf die „Pallas“ wäre zu dem Zeitpunkt möglich gewesen, sowohl der Feuerwehr als auch der Berger. Das ist keine Hypothese. Wir hätten dort draufgehen können!

Abg. Benker: Haben Sie diesen Vorschlag gemacht? Sie waren Fachmann!

Gillert: Wir sind aus den Gründen, die ich jetzt genannt habe, nicht auf die „Pallas“ gegangen. Es ist nicht unsere Aufgabe, eine Schleppverbindung aufzubauen. Da müßte man uns erst einmal eine Ausbildung geben, was ein Königsroller und was eine Panamakluse ist. Das weiß ich jetzt neuerdings. Aber es ist nicht die Aufgabe der Feuerwehr, dort eine Schleppverbindung aufzubauen.

Abg. Benker: Das ist völlig klar.

Gillert: Ein Übersteigen auf die „Pallas“ - das sage ich jetzt hier - wäre zu diesem Zeitpunkt möglich gewesen, mit freiwilligen Leuten. Die Leute, die am nächsten Tag bei Windstärke 8 hingeflogen worden sind - - - Da muß man auch dem Vormann der „Neuwerk“ Hochachtung entgegenbringen. Unter Einsatz seines Lebens! Sie haben gesehen, wie schwierig das bei Windstärke 6 bei 3 bis 4 m Wellen ist. Am nächsten Tag, als sich der Herr Beek hat rübersetzen lassen - ich kenne ihn persönlich -, hatten wir bis zu 8 m Wellen und Windstärke 9 oder 12. Das war unter Einsatz seines Lebens eigentlich sinnlos; denn das Ding ist dann ja sowieso

schon gestrandet. Unsere Feuerwehrkollegen haben gedacht: Wenn der Mann der „Oceanic“ hochkommt, ist der kaputt. Der ist da an die Bordwand geschleudert worden. Der muß auch fürchterliche Schmerzen gehabt haben. Er hat es aber nicht zugegeben. Aber ein Übersetzen zu dem Zeitpunkt, wo der Orkan rübergekommen ist, ist am 26. möglich gewesen.

Vorsitzender: Herr Kubicki!

Abg. Kubicki: Herr Gillert, ich will jetzt noch einmal ganz konkret nachfragen. Wenn die Entscheidung gefallen wäre, von wem auch immer, von welcher Einsatzleitung auch immer, „Wir wollen keine Schleppverbindung herstellen, sondern wir wollen versuchen, das Schiff in Fahrt zu bringen, wir wollen vier Feuerwehrleute und zwei Berger oder drei Feuerwehrleute und drei Berger rübersetzen“, dann hätten Sie an dem Tag zu dem Zeitpunkt gesagt: Ist in Ordnung, wir sind dabei?

Gillert: Ja. Freiwillige Kollegen wären dort rübergegangen.

Vorsitzender: Können wir noch einmal ganz schnell klären, Herr Gillert: Herr Kubicki hat gesagt „Zu dem Zeitpunkt“. Zeitpunkt der Entscheidung, wenn die so gefallen wäre, wäre ja nicht 16.26 Uhr gewesen, sondern das hätte ja logischerweise vormittags sein müssen, weil Sie von einem Acht-Stunden-Fenster sprachen.

Gillert: In Dänemark treibt ein Schiff, bekannt schon nachts, und fordert Löschunterstützung an. Nichts kommt. Um 14.30 Uhr kriegen wir einen Anruf, ob wir dahin fliegen würden und uns da absetzen lassen würden. „Neuwerk“ und „Mellum“ sind vor Ort. Das ist die gesamte Information, die ich als Einsatzleiter von diesem Feuer hatte. Mehr Informationen hatte ich nicht. Wenn ich das jetzt zurückrechne, dann sieht man: Man hätte doch etwas schneller spürten können. Ich weiß nicht, warum die Bergungsfirmen nicht bereit gewesen sind, da Leute rüberzusetzen. In irgend einem Protokoll des Nauti-

schen Vereins steht ja was: angeblich aus Gründen des Versicherungsschutzes. Ob das nun stimmt, ob das der Grund sein kann, weiß ich nicht. Aber man hätte auch Besatzungsmitglieder der Bundesschiffe fragen können, ob sie bereit gewesen wären, da rüberzugehen.

Vorsitzender: Maurus!

Stellv. Vorsitzender: Herr Gillert, wenn Sie eine klare Lagebeurteilung schon zu dem Zeitpunkt gehabt hätten, zu dem Sie weggeflogen sind, wäre es Ihnen da noch möglich gewesen, sich mit den Leuten da absetzen zu lassen?

Gillert: Ja, das wäre möglich gewesen. Sie haben gesehen, die Besatzung der „Meerkatze“ ist auf dem Vorschiff abgesetzt worden. Genauso hätte man die Feuerwehrleute rübersetzen können. Die Hubschrauberkapazitäten waren nicht ausreichend. Wir mußten unsere Feuerwehrleute in Cuxhaven stehen lassen. Wir hatten innerhalb einer halben Stunde zwölf Feuerwehrleute einsatzbereit, voll ausgerüstet mit Funkgeräten, mit Handys, mit Seefunkgeräten, mit Fangleinen, mit der persönlichen Schutzausrüstung und mit Überlebensanzügen. Das war vorhanden. Wir konnten nur sechs mitnehmen, weil nur sechs Rettungsmittel in dem SAR-Hubschrauber zur Verfügung standen. Die mußten nämlich erst noch eine Rettungsinsel suchen, damit sie uns wieder mitnehmen können. Die anderen sechs Leute hatten wir in Cuxhaven gelassen. Die haben auf den zweiten Hubschrauber gewartet, der nie gekommen ist, weil der erste Hubschrauber vor Ort bleiben mußte, um endlich eine Schleppverbindung aufzubauen. Sonst hätten wir dort auch nicht mehr zu löschen brauchen.

Vorsitzender: Mir liegen keine weiteren Wortmeldungen vor. Herr Gillert, ich danke Ihnen für Ihre ausführlichen Auskünfte, die Sie uns gegeben haben. Sie hatten uns zugesagt, daß wir Ihr Protokoll zu den Akten bekommen.

Abg. Kubicki: Darf ich noch eine Frage stellen?

Vorsitzender: An wen?

Abg. Kubicki: An Sie bzw. an den Zeugen. Ich wäre dankbar, wenn uns das Videoband bei Gelegenheit zur Verfügung gestellt würde. Möglicherweise können wir auch dafür sorgen, daß wir es langsamer für Sie machen, preiswerter, als Sie das können. Können Sie uns das überlassen, und wir geben Ihnen das entsprechend zurück?

Gillert: Wir haben es vom Wasser- und Schiffsamt.

Abg. Kubicki: Dann würden wir den entlassenen Zeugen Herrn Zacher fragen, ob der Ausschuß das Video haben darf. Sie würden das wiederkriegen. Wir kopieren das einmal. Wir machen das für Sie auch langsamer, so daß man das ordentlich sehen kann.

Zacher: Ja, das können Sie haben. Wir haben auch noch mehr davon.

Vorsitzender: Ich beende jetzt die öffentliche Sitzung. Wir fahren unmittelbar mit einer internen Sitzung fort. Ich bitte die Zuhörer, soweit sie nicht dem Ausschuß zugehörig sind, den Raum zu verlassen. Danke schön.

Schluß: 17.38 Uhr