

Schleswig-Holsteinischer Landtag  
Stenographischer Dienst und Ausschußdienst

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

### **„Pallas“-Untersuchungsausschuß**

20. (10. öffentliche) Sitzung

am Montag, dem 29. März 1999, 10:00 Uhr  
im Sitzungszimmer 142 des Landtages

### **Anwesende Abgeordnete**

Dr. Jürgen Hinz (SPD)

Vorsitzender

Hermann Benker (SPD)

Günter Fleskes (SPD)

Ingrid Franzen (SPD)

Dr. Ulf von Hielmcrone (SPD)

Gerhard Poppendiecker (SPD)

Heinz Maurus (CDU)

Stellv. Vorsitzender

Klaus Schlie (CDU)

Frauke Tengler (CDU)

Herlich Marie Todsens-Reese (CDU)

Karl-Martin Hentschel (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Dr. Christel Happach-Kasan (F.D.P.)

in Vertretung von Abg. Kubicki

Abg. Anke Spoorendonk (SSW)

### **Weitere Anwesende**

siehe Anlage

**Tagesordnung:**

**Seite**

**Vernehmung von Auskunftspersonen**

**Michael Pohl**

Kapitän der „Oceanic“

5

**Uwe Schell**

Vertreter des Landes Schleswig-Holstein in der ELG

31



**Beginn: 10.04 Uhr**

**Vorsitzender:** Guten Morgen, meine sehr verehrten Damen und Herren! Wir wollen mit der 20. Sitzung des Ausschusses – dies ist zugleich die 10. öffentliche Sitzung des Ausschusses – beginnen.

Bevor wir in die Beweiserhebung eintreten, bitte ich die Vertreter der Medien, Ton- und Filmaufnahmen einzustellen. Wenn dies geschehen ist, die Geräte also außer Betrieb genommen worden sind – ich bedanke mich dafür –, können wir mit der Sitzung am ersten frühlingshaften Tag beginnen.

**Vernehmung der Auskunftsperson Kapitän Michael Pohl**

Herr Kapitän Pohl, Sie sind heute vor dem 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 beideln müssen. In diesem Zusammenhang weise ich Sie – das geschieht rein vorsorglich – besonders auf

die strafrechtlichen Folgen einer falschen Aussage oder eines Meineides hin.

Diese Belehrung, Herr Kapitän Pohl, 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. Sie haben das Wort.

**Pohl:** Mein Name ist Michael Pohl. Ich bin 39 Jahre alt, von Beruf Nautiker und zur Zeit wohnhaft in Lübeck.

**Vorsitzender:** Danke schön, Herr Kapitän Pohl. Der Ausschuß hält es für erforderlich, daß Sie uns zunächst, gegebenenfalls an Hand des Kapitänsberichtes – wir haben Ihren Kapitänsbericht ja vorliegen –, Ihre Wahrnehmungen im Zusammenhang mit dem Seenotfall und der Havarie des Holzfrachters „Pallas“ hier schildern. Sie haben das Wort.

**Pohl:** Mein Bericht liegt Ihnen ja vor. Ich dachte eigentlich, daß Sie, wenn Sie dazu Fragen haben, dazu Fragen stellen.

**Vorsitzender:** Wir möchten von Ihnen gern, damit wir es als Beweismittel auch mit in die Akten nehmen können, doch noch einmal eine Darstellung haben. Hierzu können Sie sich dann Ihres Berichtes bedienen. Sie können ihn uns gegebenenfalls auch noch einmal vorlesen.

**Pohl:** Gut. Wie Ihnen an Hand meines Berichtes bekannt sein dürfte, ist die „Oceanic“ am 27. Oktober letzten Jahres morgens auf der Station vor Helgoland alarmiert worden, um zur Brandbekämpfung zum Havaristen „Pallas“ zu laufen. Wir sind dann sofort von dort aufgebrochen und haben zirka gegen 9 Uhr und etwas den Schleppzug erreicht. Die „Pallas“ befand sich damals im Schlepp der „Mellum“. Nach Aussagen des Kapitäns der „Mellum“ oder so bestand die Schlepp-

verbindung aus dem Schleppdraht der „Mellum“ und den zwei Polyprop-Leinen.

Da wir zur Brandbekämpfung abgeordnet worden waren, haben wir versucht, erst einmal dicht genug an den Havaristen heranzukommen, um die Lage zu eruieren. Während wir die Lage dort eruieren, wurden wir vom ZMK über Radiotelex angesprochen, ob wir zusätzlich eine Schleppverbindung festmachen könnten. Das war in dieser Situation nicht möglich. Vorher hatte ich mit dem Kapitän der „Mellum“ abgesprochen oder ihm geraten, die Schleppverbindung aufrechtzuerhalten, obwohl uns natürlich klar war, daß diese Leinen für diese Wetterverhältnisse und für diesen Anhang nicht geeignet waren, also trotzdem weiterzuschleppen, um eventuell noch in den Landschutz von Helgoland zu kommen. Das machte auch insofern Sinn, als die Wetterverhältnisse bei dem Wind es nicht angezeigt hatten, weiter nach See hinauszuschleppen, weil diese beiden Leinen dabei überproportional belastet worden wären.

Ich habe dann auch dem ZMK mitgeteilt, daß wir beschlossen haben, weiterzuschleppen. Ich mußte es ablehnen, zusätzlich während des Schleppens eine Schleppverbindung herzustellen, weil eben das Brechen der Leinen vorauszusehen war und da wir unser eigenes Geschirr dort an Bord hätten herüberhieven müssen. Weil, wie Sie wissen, kein Strom mehr auf der „Pallas“ war, hätten wir unser Geschirr mit unserer eigenen Decksmaschinerie überhieven müssen. Das hätte uns eventuell in eine kritische Lage bringen können, wenn in dem Moment diese Schleppverbindung gebrochen wäre. Abgesehen davon scherte der Anhang hinter der „Pallas“ ziemlich stark, weil nach Aussage des Kapitäns der „Mellum“ das Ruder dort auf Steuerbord lag und durch den Windeinfluß auf den Aufbau das Schiff immer stark anluvte, das heißt, er blieb auch nicht stabil in Richtung hinter der „Mellum“ liegen. Deswegen war der Aufenthalt im Nahbereich der „Pallas“ auch für uns nicht unproblematisch.

Wir haben uns zuerst an der Steuerbordseite des Havaristen aufgehalten, weil dort die Rauchentwicklung, der Rauch mehr nach Backbord herübergeblasen worden war und wir dort eine bessere Sicht hatten. Wir haben dann noch einmal auf die andere Seite des Schleppzuges verholt und dort diese Lotsentreppe im Bereich Achterkante Werkluke 2 vorgefunden. Allerdings wehte dort immer dieser ganze Qualm herüber, so daß wir nicht so dicht an die „Pallas“ heranfahren konnten, denn wir haben keine Gasdichtigkeit auf der „Oceanic“, das heißt, unsere Lüfter hätten diesen ganzen Qualm angezogen. Ich habe dem ZMK also mitgeteilt, daß ich mit dem Kapitän der „Mellum“ eben dabei verblieben bin, daß weitergeschleppt wird, solange die Leinen halten. Wir haben unser Geschirr so weit vorpräpariert – für den Fall, daß die Leinen brechen und der Havarist in die Drift gerät, was für uns wesentlich günstiger ist, weil das eigentlich der Normalfall ist, einen Havaristen auf See festzumachen: daß er eine stabile Driftposition einnimmt und man dementsprechend dann auch in der Nähe des Anhangs manövrieren kann.

Außerdem habe ich mit dem ZMK abgesprochen, daß wir so keine Möglichkeit hätten, dort auch Leute an Bord zu bringen. Erstens ist die „Oceanic“ für solche Einsätze damals nicht mit genügend Personal ausgerüstet gewesen, sondern wir waren personalmäßig eben nur für unsere Notschleppensätze bestückt, das heißt, wir können einem besetzten Schiff Hilfe leisten, indem wir da hinfahren und unser Schleppgeschirr anbieten, das dann von der an Bord vorhandenen Besatzung und mit deren Maschinenkraft aufgenommen werden muß und an Bord geholt und belegt werden muß. Wir haben also a) nicht genügend Personal gehabt, und b) gab es auch keine Möglichkeit, dort Leute an Bord zu schicken, weil a) die Lotsentreppe zirka ein bis anderthalb Meter über Wasser endete und b) nicht zu erkennen war, wie diese Lotsentreppe dort befestigt war. Sie befand sich schließlich im Bereich der brennenden Luke 2, so daß damit zu rechnen

war, daß die Befestigungstau angebrannt waren und es bei dem Versuch, diese Lotsentreppe zum An-Bord-Gehen zu benutzen, zu einem Unfall gekommen wäre. Abgesehen davon war das Wetter zu dem Zeitpunkt auch schon so schlecht, daß Bootsverkehr sehr problematisch war. Wie später festzustellen war, war auch das Tochterboot des dort vor Ort befindlichen Rettungskreuzers nicht bereit, da heranzufahren und Leute abzusetzen.

**Vorsitzender:** Entschuldigung! Welcher Rettungskreuzer war das? Wissen Sie das?

**Pohl:** Das war der Seenotkreuzer „Wilhelm Kaisen“ von Helgoland.

Im Bereich dieses Schleppzuges befanden sich auch noch andere Schiffe, und zwar die „Meerkatze“, das BGS-Boot „BGS 21“ sowie der Bohrselversorger „Alex Gordon“, der offensichtlich, wie sich später auf Nachfrage herausstellte, einen Bergungsvertrag für dieses Schiff hatte. Um also beim eventuellen Brechen der Schleppverbindung bereit zu sein, habe ich das ZMK daraufhin angesprochen, die Möglichkeit eines Hubschraubereinsatzes zu eruieren und Personal – möglichst zusätzliches Personal – einzufliegen und dort an Bord abzusetzen, damit dort eine Crew oder so an Bord war, um das Geschirr herüberhieven und dort belegen zu können. Ich habe außerdem darum gebeten, daß nach der Möglichkeit eines Transporthubschraubers beziehungsweise nach den Transportmöglichkeiten der vorhandenen Hubschrauber für Bergungsmaterial nachgefragt wurde, weil das einfach unproblematischer ist. Das Überhieven von Geschirr nimmt leicht ein bis zwei Stunden in Anspruch. Wir befanden uns recht dicht unter der Küste westlich der Amrum-Bank. Bei der Driftgeschwindigkeit, die auch der Havarist später eingenommen hat, wäre er innerhalb einer Stunde auf diese Bank geraten. Diese Bank hat eine Wassertiefe, die ich bei den Seegangsverhältnissen mit der „Oceanic“ nicht hätte befahren können. Unser Einsatztiefgang betrug damals zirka

7,5 m, und die geringsten Tiefen auf der Bank sind mit 8,5 m bei Seekarten-0 angegeben. Wir haben einen Seegang von 3 bis 4 oder sogar 5 m gehabt. Das heißt, das Schiff hätte auf jeden Fall durchgesetzt.

Um also das Festmachen zu beschleunigen, wäre es vorteilhaft gewesen, Vorläufer und solche Dinge dort mit dem Hubschrauber an Bord abzusetzen, von den Leuten belegen zu lassen, so daß man nur noch eine Schießleinenverbindung herzustellen braucht und dann das an Bord bereits belegte Geschirr auf den Schlepper hieven kann, um dort die Verbindung herzustellen. Das mußte dann vom ZMK erst eruiert werden. Es wurden später die Angaben abgefragt, welche Transportlast zu bewältigen wäre oder so. Wir bekamen dann Bescheid vom ZMK, daß die Hubschrauber das mit ihren Ladewinden nicht schaffen könnten. Für uns ist das eigentümlicherweise – wir haben damit gerechnet, daß es irgendeine Art Transporthubschrauber oder so gäbe, der von der Marine oder vom Heer abgefordert werden könnte – nicht nachgefragt worden. Da wir aber der Meinung waren, daß das Küstenwachzentrum wohl Verbindung zu solchen Stellen hätte, mußten wir eben davon ausgehen, daß so ein Hubschrauber nicht zur Verfügung stand und wir uns damit abfinden mußten, daß das Geschirr nicht transportiert werden kann.

Nachmittags um 12.20 Uhr ist diese Schleppverbindung dann auch gebrochen. Der Havarist befand sich zu der Zeit in einer Position westlich des Südendes der Amrum-Bank, und mit dem auflandigen Wind und dem noch nach Land setzenden Strom –

**Vorsitzender:** Herr Kapitän, das war am 28. Oktober um 12.20 Uhr?

**Pohl:** Nein, das war am 27.

**Vorsitzender:** Der 27. Oktober?

**Pohl:** Ja, es war der 27. Oktober. Am 27. Oktober gegen 12.20 Uhr ist die Verbindung gebrochen. Der Havarist trieb dann mit

einer Geschwindigkeit von zirka 3 kn in nordöstlicher Richtung auf diese Bank zu. Wir mußten damit rechnen, daß er in zirka einer bis maximal anderthalb Stunden auf diese Bank treiben würde, wenn er diese Richtung beibehalten würde.

In der Zwischenzeit hatte das ZMK uns auch gefragt, ob wir den „Alex Gordon“ ansprechen könnten, ob er zusätzlich festmachen könnte. Ich habe ihn dann gefragt, und bei der Gelegenheit hat er mir auch gesagt, daß er den Bergungsvertrag für die „Pallas“ besitzt. Er hat sich geweigert und gesagt, während der Fahrt könnte er auch keine Schleppverbindung herstellen. Sofort nach dem Bruch der Schleppverbindung sagte er, er würde jetzt etwas unternehmen. Ich habe ihm dann noch Leute und eventuell den Hubschrauber, der die Leute transportieren würde, angeboten, um ihm beim Festmachen behilflich zu sein, weil er natürlich – davon ging ich aus – dasselbe Problem hatte, daß er a) nicht genug Leute hätte und b) auch keinen Bootsverkehr zustande bringen würde. Er sagte, er würde dann etwas unternehmen. Er hatte sich aber nicht deutlich ausgedrückt, was er da unternehmen wollte. Wir haben nur gesehen, daß er um die „Pallas“ herumkreiste und dann offensichtlich anfang, die gerissenen Leinenenden der Schleppverbindung der „Mellum“ zu fischen und diese irgendwann auch zu fassen bekam und auf seinen Schleppdraht knotete und versuchte, darauf anzuschleppen. Die Verbindung brach dann quasi schon während des Anschleppens wieder.

Ich habe dann dringend gebeten, den Hubschrauber und die Leute, die mir versprochen worden waren, zu schicken. Zwei Feuerwehrleute und vier Leute von der „Neuwerk“ sollten dort abgesetzt werden. Ich habe darum gebeten, daß sie sofort in Marsch gesetzt würden, um uns rechtzeitig genug zu erreichen. Es schien dann Probleme zu geben, daß ein Hubschrauber auf Helgoland ausfiel und irgend etwas durch den Hubschrauber wieder angefordert werden mußte. Nachher stand dann keiner mehr

zur Verfügung. Plötzlich tauchte irgendein BGS-Hubschrauber auf, der dann zur Verfügung stand und den Versuch machen wollte. Bedauerlicherweise kam er praktisch eine Stunde zu spät, weil die „Pallas“ dann, quer in den Grundseen schon bei der Bank treibend, sehr heftig zu rollen anfang, offensichtlich auf Grund der freien Oberflächen durch das Löschwasser in den Laderäumen. Das war eine Stunde vorher noch nicht der Fall gewesen.

Dieser BGS-Hubschrauber brachte dann die zwei Feuerwehrleute und die vier „Neuwerk“-Leute. Ich bat ihn dann, unseren I. Offizier zur Arbeitsanweisung auf der „Pallas“ von uns aufzunehmen und drüben abzusetzen. Er kam dann auch und nahm den I. Offizier bei uns auf, flog dann herüber und machte einen Absetzversuch, wobei offensichtlich klar war, daß dieser BGS-Mann sicher sein Bestes tat oder so, aber sich mit der Materie nicht sonderlich gut auskannte, weil er sehr, sehr vorsichtig dabei vorging. Schließlich schaffte er es einmal, den I. Offizier ganz kurz abzuseilen. Er wurde aber sofort wieder hochgerissen, nachdem er gegen die Bordwand geschleudert war. Der Hubschrauber brach dann den Versuch ab und setzte den I. Offizier und die vier „Neuwerk“-Leute auf der „Oceanic“ ab. Die zwei Feuerwehrleute flogen dann wieder mit zurück nach Helgoland.

Danach wurde weiter beratschlagt, was zu tun wäre. Die „Pallas“ hatte sich inzwischen auf eine östliche Driftrichtung verlagert und trieb dann später knapp am Südende der Bank vorbei Richtung Land. Da das Wetter zunehmend schlechter geworden war, also Bootsverkehr immer noch nicht möglich war, da das mit dem Hubschrauber jetzt unklar war, ob noch einmal einer käme -- Wir haben mit dem ZMK noch einmal abgesprochen, daß sie noch einmal einen schicken sollten, damit wir wenigstens an den Anker herankämen, der nach Auskunft der „Mellum“ nachts nicht klar gemacht werden konnte, als die Leute von der „Meerkatze“ diese Schleppverbindung hergestellt haben.

Es wurde dann noch einmal ein SAR-Hubschrauber von Helgoland geschickt, der einen Freiwilligen aus der Besatzung der „Neuwerk“ von der „Oceanic“ aufnahm und dann auch erfolgreich auf der „Pallas“ absetzte. Diesem Mann gelang es dann, das Backbordankergeschirr klar zu machen. Das Steuerbordankergeschirr war offensichtlich so verrottet, daß ohne Werkzeug da nichts zu machen war. Diesem Mann gelang es dann auch, diesen Anker fallen zu lassen.

Die „Pallas“ befand sich inzwischen zwischen der Flachwasserzone der Insel Amrum und der Amrum-Bank. Nachdem dieser Mann sechs bis sieben Längen Kette ausgesteckt hatte und der Anker offensichtlich hielt und es schon dunkel wurde und die Hubschrauber bei Dunkelheit keine oder nicht so gerne Personenbergung vornehmen, wurde der Mann wieder heruntergeholt und auf der „Oceanic“ abgesetzt. Der Havarist blieb in dieser Position erst einmal liegen. Die anderen Fahrzeuge einschließlich der „Oceanic“ hielten sich dort in der Nähe auf. Sie sind dann später auch vor Anker gegangen, weil nachts bei dem starken Schwell, der da stand, nichts zu machen war. Die Leute waren inzwischen ja auch alle stundenlang im Einsatz gewesen. Es war keine sinnvolle Tätigkeit in dieser Nacht mehr zu erbringen.

Daraufhin sprach ich den „Alex Gordon“ noch einmal an, der dann mit seinem Ankerfischgeschirr versuchte, die Ankerkette zu fischen, um eventuell den Anker aufzunehmen und eine Schleppverbindung auf die Kette der „Pallas“ herzustellen. Er begann nach einigen Vorbereitungsarbeiten am 27. abends zirka um 19 Uhr damit und versuchte sein Glück bis 23 Uhr, wobei ihm zweimal die Kette aus seinem Fischhaken gesprungen ist und er sie nicht an Deck bekam; daraufhin brach er dies dann ab.

Am Morgen des 28. beabsichtigten wir dann mit der „Oceanic“ an den Havaristen heranzufahren, um zu sehen, ob es eine Möglichkeit gäbe, einen laufenden Schäkkel über die Ankerkette der „Pallas“ zu kriegen, um ent-

weder an der Kette entlang zu laufen und auf der Kette anzufangen, zu schleppen, beziehungsweise die Kette auf unser Heck zu kriegen, um sie abzubrennen und ein Schleppgeschirr darauf zu befestigen. Um das zu eruieren, mußten wir Anker auf gehen und mußten möglichst dicht an den Havaristen heranzufahren. Ich habe morgens dann auch dem ZMK mitgeteilt, daß wir das beabsichtigten. Da der Backbordanker der „Pallas“ ausgesteckt war, ludte das Schiff immer noch leicht nach Steuerbord an und traversierte auch an der Ankerkette hin und her. Sie müssen sich das so vorstellen, daß das Schiff nicht ganz ruhig auf der Stelle liegt oder so, sondern immer um einen gewissen Winkel hin und her schert durch den Einfluß des Windes und des Seegangs. Es war also nicht ganz unproblematisch, sich da in der Nähe aufzuhalten.

Wir haben dann festgestellt, daß wir sehr dicht an die „Pallas“ hätten heranzufahren müssen oder so, um an diese Kette heranzukommen. Zusätzlich hat uns der Kapitän der „Meerkatze“ sein Boot, den sogenannten Searider angeboten, um eventuell eine Verbindung herüberzufahren. Das erschien mir aber zu kritisch, da dieses Boot für solche Einsätze nicht ausgerüstet ist. Dieses Boot hat in der Mitte eine Sitzbank. Es hat quasi keine Ladefläche. Wir hätten mindestens 4 ½ Zoll starken Schleppdraht von einigen Metern in das Boot hereinschießen müssen, damit wir genug Abstand vom Havaristen und von der Kette hätten halten können. Die Leute im Boot hätten sich in dem Geschäft auch auskennen müssen. Das heißt, unsere Schäkkel, die wir benutzen, sind sicherlich den meisten Seeleuten nicht bekannt, sowohl von den Größenverhältnissen als auch vom Gewicht und vom Handling her. Sie hätten es nicht in ausreichend kurzer Zeit fertiggebracht, einen Draht überzuschäkeln, abgesehen davon, daß wir bei den Wetterverhältnissen mit Hartruder lagen und voller Maschinenkraft hätten auf der Stelle manövrieren müssen und eben der Aufenthalt im Heckbereich der „Oceanic“ für so ein kleines Boot

sehr kritisch ist. Aus diesem Grunde konnten wir das Angebot nicht wahrnehmen.

Während wir also versuchten, unsere Position auf der Backbordseite der „Pallas“ zu halten, versuchte die „Mellum“ von sich aus, auf der Steuerbordseite in Position zu gehen. Nachdem wir festgestellt hatten, daß wir die Schiffe dort, wenn auch unter schwierigen Umständen, halten konnten, habe ich mit dem Kapitän der „Mellum“ dann abgesprochen, das Geschirr der „Mellum“ durch uns auf die Back der „Pallas“ hieven zu lassen. Warum ich vorgeschlagen hatte, daß es die „Mellum“ machen sollte, ist im einzelnen in den Gesprächen nicht eruiert worden, weil ich dachte, das ist eigentlich normale Seemannschaft, daß man sich das überlegt. Außerdem blieb auch nicht so sehr viel Zeit zum Diskutieren. Für mich war jedenfalls klar, daß die „Mellum“ keine Hieveinrichtungen hat, wie wir sie auf der „Oceanic“ haben – mehrere Arbeitswinden, auf die Sie Geschirr auflaufen lassen können -, und die Leute dort drüben natürlich auch in dieser Art Geschäft nicht so erfahren sind, daß sie eventuell auftretende Schwierigkeiten sofort ausgleichen könnten. Aus diesem Grunde erschien es uns einfach sinnvoller, die „Mellum“ an der Steuerbordseite der „Pallas“ zu lassen und ihr Geschirr durch die Zentralklüse hochzugeben, während wir uns an der Backbordseite aufhalten würden und das über die Backbordschulterklüse dann über unsere Decksmaschinerie bei uns an Deck hieven würden.

Wie gesagt, dieses wurde im einzelnen dann nicht diskutiert. Der Kapitän der „Mellum“ erklärte sich damit einverstanden, seinen Schleppdraht herüberhieven zu lassen. Ich habe dann dem ZMK mitgeteilt, wie wir da verfahren wollten, und habe um den Hubschrauber gebeten, um, wie gesagt, unseren I. Offizier und die vier Freiwilligen der „Neuwerk“, die sich bei uns an Bord noch aufhielten, überzusetzen, um das Geschirr drüben zu belegen.

Der Hubschrauber wurde uns dann auch zugesagt und traf am 28. - - Jetzt muß ich gerade einmal gucken. Während der Hubschrauber angefordert wurde – dies muß ich noch dazusagen -, traten auch starke Sturmböen mit Windgeschwindigkeiten von über 32 m/s – das ist Orkanstärke – auf. Während dieser Zeit war es recht schwierig, die Schiffe vor Ort in Stellung zu halten, weil sie quasi keine Geschwindigkeit durch das Wasser machen dürfen, sondern sich auf der Stelle halten müssen. Das ist für ein Seeschiff relativ problematisch.

Gegen 10.30 Uhr – genaugenommen um 10.26 Uhr gesetzlicher Zeit – hatte ich dann UKW-Kontakt mit dem Hubschrauber, der dann auch erst einmal zur „Pallas“ flog, die Lage dort eruierte, wie er sich dort halten könnte, und dann zur „Oceanic“ kam und die Leute aufnahm. Beim Aufnehmen der Leute habe ich ihn dann gefragt, ob er von uns unser Brenngeschirr auf die „Pallas“ transportieren würde, weil natürlich abzusehen war, sobald die Schleppverbindung hergestellt wurde, mußte die Kette durchgebrannt werden, da keine andere Möglichkeit bestand, den Anker loszuwerden, wir aber über kein transportables Brenngeschirr verfügen, sondern nur über die übliche Ausrüstung, das heißt die üblichen großen Flaschen in der üblichen Handelsgröße. Der Hubschrauber weigerte sich aber, Gasflaschen zu transportieren, worauf dann die „Mellum“ anbot, ihr transportables Brenngeschirr, das sie dort an Bord hatte, abholen zu lassen und auf dem Havaristen absetzen zu lassen.

Die Leute wurden dann von der „Oceanic“ aufgenommen und wurden erfolgreich auf der „Pallas“ abgesetzt. Der Hubschrauber flog dann noch einmal zur „Mellum“ herüber und nahm dort das Brenngeschirr auf und setzte es ebenfalls auf der „Pallas“ ab. Die „Mellum“ bereitete während dieser Zeit ihren Schleppdraht noch vor. Die Crew auf der „Pallas“ – der I. Offizier und die vier Freiwilligen von der „Neuwerk“ – erkundeten dann im näheren Bereich der Back, der nicht völlig warm war, was es an Ausrüstungsge-

genständen dort noch gab. Dabei wurde der Reserveschleppdraht der „Pallas“, der zur Sicherheitsausrüstung eines Seeschiffes gehört, gefunden. Nach Aussagen des I. Offiziers befand er sich in gutem Zustand. Er beschrieb ihn als völlig einwandfrei und von einer Stärke, die wir auch für Schiffe dieser Art einsetzen, also zirka 4 ½ Zoll. Ich habe dann mit dem Kapitän der „Mellum“ abgesprochen, anstatt sein Geschirr herüberzuhieven, was natürlich auch längere Zeit, gut anderthalb Stunden, vielleicht sogar zwei Stunden in Anspruch genommen hätte, diesen Draht zu nehmen und auf der Back schon durch die Leute belegen zu lassen, weil wir die Zeit unendlich verkürzen könnten oder so, weil dann der Draht schon belegt wäre und die „Mellum“ dann nur heranzufahren und eine Schießleinenverbindung herstellen müßte und sich dann innerhalb einer sehr kurzen Zeit den Draht an Deck hieven könnte, um ihn auf ihren Schleppdraht zu schäkeln. Angesichts der Wetterlage war es unbedingt angezeigt, die Zeit so kurz wie möglich zu halten, da sich die Schiffe, wie gesagt, in null Vorauffahrt in einer sehr kritischen Lage befanden und ständig mit höchster Aufmerksamkeit auf der Stelle manövriert werden mußten, um nicht querzuschlagen und gegen den Havaristen zu treiben oder auf die Kette zu treiben. Das alles spielte sich ja in unmittelbarer Nähe der „Pallas“ ab.

Der Kapitän der „Mellum“ stimmte dem zu. Ich gab dann über den I. Offizier auf der „Pallas“ den Auftrag, den Schleppdraht entsprechend unseren Gepflogenheiten dort zu belegen und vorzubereiten. Es befand sich außerdem noch eine sogenannte Jagerleine, das heißt eine dünnere Polypropylenleine von dem Versuch des Überhievens von der „Neuwerk“ an Bord, die dort mit eingesetzt wurde und als Übergabeleine auf diesen Schleppstander geschäkelt wurde. Nachdem das so weit präpariert worden war, fuhr die „Mellum“ dann heran, stellte eine Schießleinenverbindung her und hievte sich dann diesen Schleppstander an Deck und schäkelte ihn auf ihren Schleppdraht. Ich bat dann den

Kapitän der „Mellum“, mir Bescheid zu sagen, wann er seiner Meinung nach sein Geschirr lange genug ausgefahren hätte und schleppbereit wäre, um dann beim Anschleppen dem I. Offizier Bescheid zu geben, diese Ankerkette zu trennen.

Wir haben darüber auch kurz dem ZMK berichtet. Sie müssen sich das so vorstellen, daß die Besatzung mit Kapitän auf der „Oceanic“ insgesamt 13 Mann beträgt und das nicht, wie auf anderen Schiffen, wechselweise, ablösungsweise betrieben wird, sondern das ganze Schiff in Betrieb ist. Das heißt, die gesamte Besatzung ist in so einem Falle in Betrieb. Jetzt war der I. Offizier, der gar nicht dafür vorgesehen war, auf einen Havaristen übergesetzt zu werden, schon drüben auf dem Havaristen. Das heißt, es fehlte ein Mann an Deck unten. Es ist dann nur noch ein weiterer Offizier auf der Brücke der „Oceanic“, der die Kommunikation sicherstellt, der den Verkehr rundum beobachtet, diverse Meldungen und Schreiarbeiten erledigt, sowie ich, der zum einen das Schiff führen muß, das heißt, den Schlepper auf der Stelle halten muß und Entscheidungen treffen muß, und zum anderen den Funkverkehr mit dem ZMK abwickeln muß. Dies funktioniert über das Radiotelex quasi so, als ob ich dem jeweiligen Herrn gegenüber sitze, er mir eine Frage stellt und ich ihm eine entscheidende Antwort darauf geben muß. Das heißt, dieser Funkverkehr kann auch nicht von jemand anderem abgewickelt werden, weil er mich dauernd fragen müßte und meine Entscheidung dazu hören muß.

Vor diesem Hintergrund wurde die Kommunikation mit dem ZMK natürlich auch in absoluter Kürze gehalten. Das ZMK wurde jedenfalls darüber informiert, daß die „Mellum“ angespannt hatte und daß wir nach Ausfahren des Schleppdrahtes der „Mellum“ den Anker kappen würden. Das wurde auch so unkommentiert zur Kenntnis genommen.

Der Kapitän der „Mellum“ meldete mir dann, daß er seine 700 m Geschirr ausgefahren hatte und zum Anschleppen bereit ist. Während er mit geringer Last zu schleppen anfing, gab ich dem I. Offizier drüben die Order, die Ankerkette durchzubrennen. Die Kette kam durch das leichte Anschleppen der „Mellum“ dann auch lose und fing dann an, auf der „Pallas“ achteraus zu zeigen. Nach zirka zehn Minuten war die Kette dann durchgebrannt, und das Schiff kam frei. Es folgte auch sofort relativ gut der „Mellum“. Wir beschlossen, dann sofort Kurs auf den Windschutz von Helgoland zu nehmen, erst einmal den Bereich zwischen der Amrum-Bank und dem Flachwasserbereich der Insel Amrum zu verlassen, um dann direkt Kurs auf die Ostseite von Helgoland zu nehmen.

Der Havarist folgte der „Mellum“ recht gut und machte eine Geschwindigkeit von zirka 4,5 bis 5 kn. Zwischendurch traten immer wieder Sturmlagen und auch Orkanböen auf. Während der Zeit des Festmachens hatte der Havarist im übrigen auf Grund der Wetterlage schon am Anker zu vertreiben angefangen. Das heißt, während des Festmachens mußte man gleichzeitig auf der Stelle halten, sich gleichzeitig aber langsam rückwärts bewegen. Das ist keine ganz einfache Sache.

Zum Kappen des Ankers sollte man vielleicht noch sagen: Bei solchen Wetterverhältnissen und bei der Leichtigkeit des Anhangs – die „Pallas“ ist ja kein großes Schiff gewesen - ist es nicht möglich, gleichzeitig vor einem Anker zu liegen und mit einem Schiff eine Schleppverbindung aufrechtzuerhalten, weil Sie über Stunden oder vielleicht sogar über Tage quasi dieselbe Situation, um das Wetter abzureiten, haben, die Sie beim Festmachen haben: Sie müssen mit höchster Konzentration versuchen, das Schiff auf der Stelle zu halten. Das heißt, Sie dürfen auch nicht in den Draht hereinfahren. Es ist bei einem so leichten Schiff wie der „Pallas“, die beim geringsten Zug eigentlich schon folgt – auch der „Mellum“ -, ist es nicht möglich, auf der Stelle zu manövrieren. Wenn Sie etwas quer zur See oder quer zum Wind

geraten und Ihnen Ihr eigenes Schiff herumzuschlagen droht und Sie über Ihr eigenes Geschirr zu rauschen drohen, müssen Sie das Schiff schon mit hohen Maschinenumdrehungen und Hartruderlagen wieder aufkanten und wieder auf den Wind legen. Dabei bekommen Sie unbedingt Zug auf das Schleppgeschirr. Das läßt sich überhaupt nicht vermeiden. Es ist also ein Unding, das Schiff gleichzeitig vor einem Anker und vor einem schleppenden Schiff zu halten – und das auf der Stelle. Dies ist nicht machbar. Abgesehen davon können Sie einen Anhang von sich aus nur dann wirklich kontrollieren, wenn Sie Fahrt durch das Wasser machen, das heißt, wenn Sie den Anhang schleppen. Im Stillstand ist das ein Ding der Unmöglichkeit. Es wäre auch absolut unseemännische Praxis, wenn man das durchführen würde. Das waren jedenfalls die Gründe, die dazu geführt haben, daß wir beschlossen haben, sobald die Schleppverbindung bestand, die Ankerkette zu trennen.

Nachdem die „Mellum“ angeschleppt hatte, versuchten wir, wie gesagt, diesen Bereich zu verlassen. Das Wetter war immer noch unverändert schlecht. Nicht ganz eine Stunde später brach dann, wie sich später herausstellte, wohl der Schleppstander, der zur Sicherheitsausrüstung der „Pallas“ gehörte, und zwar, wie ich gehört habe – ich habe es nicht selbst gesehen -, im Auge des Schleppstanders, der sich im Schäkel des Schleppdrahtes der „Mellum“ befand. Bevor der Backbordanker durchgebrannt worden war und nachdem die „Mellum“ beim Geschirrausfahren war, hat die Crew auf der „Pallas“ den Steuerbordanker klar gemacht, nachdem sie auch Werkzeug mitgenommen hatte und mittels des Werkzeuges in der Lage war, das verrottete Steuerbordankergeschirr klar zu machen, so daß wir glücklicherweise den Steuerbordanker sofort fallen lassen konnten, der dann auch zu einer Länge von zirka acht bis neun Kettenlängen ausgefahren wurde. Das läßt sich nicht genau eruieren, weil natürlich die Kettenmarkierungen verrostet waren. Danach wurde der gebrochene Schleppstander von den Pollern

genommen, um die Poller frei zu haben für einen weiteren Versuch, die Schleppverbindung nochmals auf die Art herzustellen, wie wir das anfangs geplant hatten: das heißt, daß wir das Geschirr der „Mellum“ überhieven würden. Um das alles bereit zu haben und keine Zeit weiter zu verlieren, wurde also der Schleppstander abgeworfen. Dann wurde nochmals der Hubschrauber angefordert. Bedauerlicherweise war es schon recht spät am Tag, als der Hubschrauber eintraf. Er sagte gleich von sich aus, er würde keine nächtlichen Personentransporte durchführen. Obwohl der Havarist weiter rückwärtstrieb, wäre es nicht verantwortbar gewesen, dort Leute über Nacht an Bord zu lassen, weil man nicht wußte, was da passieren würde, und Bootsverkehr eben nicht möglich war und man die Leute sonst in höchste Gefahr gebracht hätte. Deswegen blieb nur die Entscheidung, den Hubschrauber kommen zu lassen und die Leute dort abbergen zu lassen, um sie auf der „Oceanic“ wieder für einen weiteren Einsatz zur Verfügung zu haben.

Das Wetter war jedoch in der Zeit so schlecht geworden, daß es dem Hubschrauber wohl gelang, die Leute von der „Pallas“ abzugeben und zu sich an Bord zu nehmen, aber da wir etwas kreuzende Seen – Kreuzseen – hatten, war es uns nicht mehr möglich, einen Kurs zu laufen, der das Deck frei von Wasser gehalten hätte. Bei dem Versuch, die Leute wieder an Bord zu nehmen, hatten wir zwei Verletzte an Bord. Schließlich mußte der Versuch abgebrochen werden, die Leute auf der „Oceanic“ wieder zu landen. Das heißt, der I. Offizier und die vier Freiwilligen der „Neuwerk“ mußten dann nach Helgoland ausgeflogen werden.

Nach Einbruch der Dunkelheit blieb uns, da das Wetter auch nicht besser wurde und, wie gesagt, mit Hubschrauberassistenz vor dem nächsten Tag nicht mehr zu rechnen war, nichts weiter zu tun, als die Nacht in dem Kanal, zwischen der Amrum-Bank abzuwettern. Während dieser Zeit ist der Havarist nicht mehr fest liegen geblieben, sondern er

ist stetig weiter Richtung Amrum verdriftet – trotz der ausgesteckten Kettenlängen. Offensichtlich besteht der Grund in der Zone zwischen Amrum und der Amrum-Bank aber aus Sand. Das heißt, es ist kein guter Ankergrund. Das heißt, wenn der Anker dort einmal durchzieht oder so, findet er auch keinen Halt mehr. Er bleibt dann auch nicht mehr liegen, egal wieviel Kettenlängen Sie ausstecken. Selbst mit einem zusätzlichen Anker bleibt er nicht mehr liegen, weil die dynamische Energie innerhalb des Havaristen zu groß ist.

Die „Mellum“ mußte zum Klarieren ihres Schleppgeschirrs, das durch das schlechte Wetter viel an Deck herumgeworfen worden ist, in den Landschutz von Helgoland gehen. Wir blieben während der Nacht und dampften dort beim Havaristen auf und ab, so wie auch die „Meerkatze“ und der „Alex Gordon“. Es konnte eben nur festgestellt werden, daß der Havarist auch während der Nacht stetig weitertrieb. Das wurde auch ständig an den ZMK gemeldet.

Am Morgen des 29. konnte von uns nur noch festgestellt werden, daß der Havarist sich bereit jenseits der 5-m-Tiefenlinie befand, in einem Bereich, der für die „Oceanic“ ohnehin nicht mehr befahrbar war. Daraufhin habe ich den ZMK informiert, daß wir zu dieser Zeit nichts mehr an der „Pallas“ tun könnten. Wir wurden daraufhin nach Helgoland zurückbeordert, wo ich dann meinen I. Offizier wieder eingesammelt habe. Wir sind dann dort auf Position geblieben, auf und ab dampfend, weil wir auf Grund der Wetterverhältnisse selber nicht ankern konnten.

Am 30. Oktober sind wir dann nach Cuxhaven zur Mannschaftsablösung gegangen. Soweit ich darüber informiert bin, ist die „Oceanic“ für die „Pallas“ hinterher auch nicht wieder abgefordert worden.

**Vorsitzender:** Danke schön, Kapitän Pohl, für Ihre Übersichtseinleitung zu unserer Frageunde. Ich habe zwei Fragen, Kapitän Pohl. Zunächst diese Frage: Sie sagten, Sie

seien am 27. Oktober vom ZMK zur Bandbekämpfung zur „Pallas“ beordert worden. Ist das richtig?

**Pohl:** Das ist korrekt. Ich glaube, der Telexausriß über die Order, die morgens einlief, liegt Ihnen vor. Es hieß dort eindeutig, wir sollten zur Brandbekämpfung zu der angegebenen Position laufen.

**Vorsitzender:** Meine zweite Frage: Hatten Sie das On-Scene-Command, die OSC-Aufgaben, während dieser Zeit?

**Pohl:** Ich muß dazu sagen, daß ein On-Scene-Commander nicht benannt worden ist. Es ist auch kein funkführendes Schiff vor Ort benannt worden. Ich persönlich kann nur über den Funkverkehr Auskunft geben, den wir mit dem ZMK geführt haben. Ich kann nichts darüber aussagen, welcher Funkverkehr mit den anderen Schiffen geführt worden ist.

**Vorsitzender:** Danke schön. Herr Maurus!

**Stellv. Vorsitzender:** Herr Kapitän Pohl, Sie waren am 26.10. bei einem anderen Einsatz, bei einem Einsatz bei der „Ruby XL“. Können Sie uns noch einmal sagen, wann dieser Einsatz beendet war?

**Pohl:** Wir haben den Havaristen „Ruby XL“ um etwas nach 18 Uhr in Bützfleth abgeliefert, das heißt im Lauf der Elbe und haben uns danach beim ZMK sofort wieder klar gemeldet, daß wir auslaufen und sofort zur Position zurücklaufen. Wir waren natürlich erstaunt darüber, daß man uns einfach nur nach Helgoland beordnete. Da wir über den Fall der „Pallas“ aber nichts wußten und auch nicht über irgendwelche Informationen weiter verfügten, sind wir davon ausgegangen, daß die Lage dort unter Kontrolle wäre, abgesehen davon, daß es uns auch laut Chartervertrag nicht zusteht, Informationen abzufordern. Wir werden vielmehr geordert und bekommen Informationen vom ZMK.

**Stellv. Vorsitzender:** Wie lange lagen Sie dann vor Helgoland?

**Pohl:** Wir sind am 26. nachts gegen 23 Uhr vor Helgoland in der Position angekommen und haben dann bis morgens um 7.27 Uhr gelegen. Um 7.17 Uhr kam der Telefonanruf aus Cuxhaven mit der Einsatzorder zur „Pallas“.

**Stellv. Vorsitzender:** Wie war denn das Wetter zum damaligen Zeitpunkt?

**Pohl:** Das Wetter war - - Da muß ich eben einmal nachgucken. - Es herrschten südwestliche Winde mit Stärke 6 Bft. Der Wind hatte also in der Nacht vom 26. auf den 27. offensichtlich etwas nachgelassen. Wir haben vorher beim Einsatz mit der „Ruby XL“ ja sehr viel schwereres Wetter gehabt. Der Wind hatte in dieser Nacht nachgelassen. Er war auf 6 Bft heruntergegangen.

**Stellv. Vorsitzender:** Welchen Seegang hatten Sie? Wissen Sie das zufällig noch?

**Pohl:** Da muß ich einmal den Ausschnitt aus dem Schiffstagebuch konsultieren. - Wir hatten etwa SW 3 m.

**Stellv. Vorsitzender:** Sie sind dann am 27. morgens um 7 Uhr und noch etwas in Richtung Havarist mit der Einsatzorder „Unterstützung von Feuerlöschmaßnahmen“ ausgelaufen. Wie eng ist diese Einsatzorder denn auszulegen? Sie sind dann vor Ort angekommen und haben gesehen, daß sich dort bereits etwas tut und daß andere Schiffe auch mit im Einsatz sind. Sie sagten vorhin, Sie hätten von der „Alex Gordon“ erfahren, daß dort ein Bergungsvertrag besteht. Ich konkretisiere jetzt meine Frage ein Stück weit: Hat diese Einsatzorder und dieser Bergungsvertrag Sie so festgelegt, daß Sie überhaupt keine anderen aktiveren Vorschläge mehr einbringen konnten?

**Pohl:** Das ist so nicht richtig. Ich nehme an, daß der ZMK, da man ja wußte, daß sich die „Pallas“ zu der Zeit noch im Schlepp der „Mellum“ befand, davon ausging, daß die Schleppverbindung sicher wäre. Darüber kann ich aber nichts aussagen. Wir wurden jedenfalls eindeutig - so lautete die Order -

zur Brandbekämpfung gerufen. Es war uns aber natürlich klar, daß wir eventuell, wenn sich die Lage vor Ort ändern würde, sicherlich auch eine andere Order bekommen würden, beziehungsweise wir hätten, wenn sich dies ergeben würde, auch eine Empfehlung an den ZMK weitergegeben, etwas anderes zu tun, wenn uns das sinnvoll erschienen wäre.

**Stellv. Vorsitzender:** Sie haben vorhin auch darauf hingewiesen, daß Sie Ihr Schleppgerät über Transporthubschrauber auf die „Pallas“ verlasten wollten. Sie haben auch deutlich gemacht, daß es dort offenbar in der Koordinierung im ZMK wohl Probleme gegeben hat. Es war ein SAR-Hubschrauber angefordert worden, der dann ausgefallen ist und nicht kam. Es kam ein BGS-Hubschrauber. War das diese Situation? Sollte der BGS-Hubschrauber oder der Hubschrauber, der dort angefordert war, auch die Verlastung vornehmen?

**Pohl:** Nein, der BGS-Hubschrauber hatte es von vornherein abgelehnt, überhaupt etwas anderes als Personen zu transportieren. Das war vorher schon abgeklärt worden. Wir hatten die Zirka-Einzelgewichte aufgegeben, die zu transportieren waren. Der ZMK mußte dann erst eruieren, ob die Hubschrauber das überhaupt machen könnten. Wir bekamen nachher dann nur einen ablehnenden Bescheid, daß kein Geschirr transportiert werden könnte beziehungsweise nur bis zu einer Kilozahl von zirka 250 kg, was, so denke ich, für den SAR-Hubschrauber gegolten hätte. Der BGS-Hubschrauber hat es von vornherein abgelehnt, etwas anderes als Personen zu transportieren.

**Stellv. Vorsitzender:** Ist Ihnen die Firma WIKING Helikopters bekannt?

**Pohl:** Ja, sie ist mir bekannt.

**Stellv. Vorsitzender:** Was für Aufträge übernehmen die?

**Pohl:** Soweit ich weiß, übernehmen sie Lotsenversetzungen, sie bestücken die Bohrin-

seln mit Personal. Ich glaube, daß sie auch Gewichtstransporte vornehmen.

**Stellv. Vorsitzender:** Haben Sie, als die abschlägige Meldung kam, daß BGS und SAR Materialtransporte nicht durchführen konnten, einmal auf WIKING Helikopters hingewiesen?

**Pohl:** Nein, wir haben nicht darauf hingewiesen, und zwar aus dem einfachen Grund, weil wir, wie gesagt, davon ausgehen, daß das Küstenwachzentrum so zusammengesaltet ist, daß man auf alle vorhandenen Gerätschaften zurückgreifen kann. Davon sind wir ausgegangen. Wir sind natürlich davon ausgegangen, daß, wenn nach dem Transport von schwererem Geschirr nachgefragt wird, der ZMK dies von sich aus tut beziehungsweise irgendwie Material vor Ort hat. Wir sind also davon ausgegangen, daß der ZMK dann, wenn er es von sich aus nicht schickt, dafür keinen zur Verfügung hat.

**Stellv. Vorsitzender:** Sie gehen aber davon aus, daß WIKING Helikopters dafür geeignet gewesen wäre, solch einen Materialtransport durchzuführen und im Grunde genommen auch das hätte umsetzen können, was Sie beabsichtigt haben.

**Pohl:** Ich gehe davon aus, daß sie das können, obwohl mir letztendlich -- Ich habe keinen Prospekt von denen gelesen, was sie alles machen. Ich weiß nur, daß sie alles mögliche machen. Ich denke, daß sie auf jeden Fall eine Möglichkeit haben, Lasten bis 1.000 kg irgendwo abzusetzen. Das denke ich schon.

**Stellv. Vorsitzender:** Gut, vielen Dank. Ich habe dann noch eine Frage. Als der „Alex Gordon“ mit seinem Ankerfischgeschirr tätig war, ging das ja über Stunden. Haben Sie eigentlich auch so ein Ankerfischgeschirr an Bord?

**Pohl:** Nein, Ankerfischgeschirr gehört nicht zur üblichen Ausrüstung eines Bergungsschleppers. Das ist ein Spezialgeschirr aus

der Ölbranche. Wenn Sie sich in der Nähe von Bohrinseln aufhalten und dort Anker verschifften müssen, dann brauchen Sie dieses Geschirr, um an der Kette entlang zu laufen, um Anker irgendwo aufzusammeln, die ja Hunderte Meter von der Bohrinselfliegen. Das ist eine spezielle Ausrüstung, die nur diese Versorger an Bord haben.

**Stellv. Vorsitzender:** Ich habe noch eine letzte Frage. Wenn wir uns den Gesamtzeitraum vom 26. bis 28.10. von der Wetterlage her ansehen: Gab es dort Möglichkeiten, die „Pallas“ wirklich auf den Haken zu nehmen? Es sind ja viele Dinge passiert, bei denen man sagen kann: Hier ist der Schleppdraht gerissen, dort ist die Polyprop-Leine gerissen. Was meinen Sie: Wäre es möglich gewesen, dort angesichts der Wetterlage überhaupt ein erfolgreiches Abschleppen zu gewährleisten?

**Pohl:** Eine Garantie gibt es ja für nichts. Auch die besten Spezialisten oder so fassen einmal daneben – so sage ich es einmal dezent ausgedrückt. Grundsätzlich denke ich aber, daß es zwischen dem 26. und dem 27. während dieses Wetterlochs eine gute Möglichkeit gegeben hätte, den Havaristen einzufangen und eine sichere Verbindung herzustellen, speziell da er noch ein bißchen weiter ab von Land war und man dafür länger Zeit gehabt hätte.

**Stellv. Vorsitzender:** Ich habe noch eine Frage. Sie haben auch mit den beiden Mehrzweckschiffen des Bundes mehrfach geübt. Wie sind diese Schiffe und auch Ihr eigenes Schiff denn zu beurteilen?

**Pohl:** Der Ausdruck „Mehrzweckschiff“ beinhaltet es eigentlich schon: Das sind Schiffe, die eine Menge tun sollen und die unter anderem auch Notschleppdienste verrichten sollen. Nun ist, wie Sie wissen, die „Mellum“ zum Beispiel durch ihr gesamtes Decksgeschirr ein bißchen behindert. Sie kann eben nicht voll zur Seite ausscheren. Das heißt, der Schleppdraht hat hinten ein Spiel von – was weiß ich – zirka 10 bis 15 ° zu jeder Seite. Das beeinträchtigt die Manö-

vrierfähigkeit der „Mellum“ sicherlich erheblich. Über die Manövrierfähigkeit der „Neuwerk“ kann ich Ihnen nichts sagen. Sie habe ich bis dahin nur ein-, zweimal gesehen. Über die Eigenschaften des Schiffes bin ich insofern auch nicht informiert, höchstens gerüchteweise, aber das hat hier sicherlich keinen Platz. Vom Konzept her oder so wäre die „Neuwerk“ sicherlich in der Lage, ein so relativ kleines Schiff wie die „Pallas“ abzuschleppen, auch von der Manövrierfähigkeit und von der Einrichtung her.

Insgesamt muß man allerdings sagen, daß Ihnen das Schiff allein nichts nützt, wenn Sie nicht auch ein gewisses Know-how in der Besatzung haben. Das sage ich jetzt nicht, um die Leute schlechtzumachen. Es ist aber einfach so, daß Sie als Berger ein spezielles Know-how haben, das Sie auch am Markt verkaufen. Sonst könnte das jeder machen. Dazu gehören eben auch schon einmal Dinge, wie zum Beispiel zu wissen, wie man Geschirr auf einen Havaristen, der ohne Strom, ohne eigene Power treibt, herüberbringt, und zwar sicher. Das ist sicherlich ein Metier, in dem sich nur Berger auskennen und „normale Seeleute“ weniger. Letztere sind damit auch einfach überfordert. Das heißt, Sie können sich den besten Schlepper der Welt bauen, aber wenn Sie keine entsprechende Besatzung dafür haben, nützt Ihnen das Schiff gar nichts.

**Stellv. Vorsitzender:** Gut, vielen Dank.

**Vorsitzender:** Herr von Hielmcrone!

**Abg. Dr. von Hielmcrone:** Ich habe einige Fragen. Sie sind am 27. morgens zur „Pallas“ hinbeordert worden. Hätten Sie auch schon früher kommen können?

**Pohl:** Wir hätten direkt von Bützfleth, nachdem wir unseren Auftrag dort erledigt hatten und ausgelaufen sind, dahin beordert werden können. Sicher!

**Abg. Dr. von Hielmcrone:** Gab es da irgendwelche Probleme, weil die Mannschaft natürlich lange Zeit mit der „Ruby XL“ in

Betrieb war? Es wurde gesagt, Sie hätten dann notwendigerweise Ruhe haben müssen.

**Pohl:** Davon ist mir nichts bekannt oder so. Ein Bergungsschlepper ist für 24 Stunden im Einsatz. Die Zeit, die wir gebraucht hätten, um die Position zu erreichen – das wären einige Stunden gewesen -, hätte zumindest ausgereicht, um die Besatzung mit ausreichend Schlaf für den nächsten Einsatz zu versorgen.

**Abg. Dr. von Hielmcrone:** Sie sagen, Sie haben Erfahrungen im Bergen. Wieviel Bergungsaufträge haben Sie denn ansonsten gehabt, Sie persönlich und auch Ihre Besatzung?

**Pohl:** Während der Zeit, die wir vom Bund gechartert sind, das heißt seit Mitte 1996 haben wir einige kleine Aufträge für den Bund abgewickelt. Wir sind nicht zu allen Vorkommissen gerufen worden. Wir haben zweimal Pumpenassistenz gemacht, wir haben einmal eine Yacht eingeschleppt, es ist – was weiß ich - einmal eine Seetonne geborgen worden, wir haben mit dem Munitionsräumdienst gearbeitet. Das waren alles keine aufsehenerregenden Sachen. Die Besatzung, die sich auf der „Oceanic“ an Bord befindet, ist aber natürlich auch in Zeiten vor der Bundescharter auf Schleppern gefahren und hat dort Kenntnisse gesammelt – so wie ich auch. Ich bin, wie Sie dem Bericht entnehmen können, seit 1980 bei der Firma und seitdem in der Bergung tätig. Das ist eben Know-how, das sich über die Zeit angesammelt hat.

**Abg. Dr. von Hielmcrone:** Ich frage aus einem ganz bestimmten Grunde. Kommen heute überhaupt noch Bergungen in einem nennenswerten Maße vor?

**Pohl:** Sicher kommen heute noch Bergungen in nennenswertem Sinne vor, nicht direkt bei uns vor der Tür, aber sicher im weltweiten Einsatz.

**Abg. Dr. von Hielmcrone:** Ich frage das deswegen, weil Herr Zacher gesagt hätte,

praktisch gäbe es heute keine Erfahrungen im Bergen mehr; die Schiffe seien so sicher, da passiere praktisch nichts mehr. – Ich überzeichne das jetzt etwas. Deckt sich das auch mit Ihrer Wahrnehmung?

**Pohl:** Das deckt sich natürlich nicht mit meiner Wahrnehmung. Auch die bestausgerüsteten Schiffe heute fallen Ihnen einmal aus oder so. Die Seegangsverhältnisse sind auch für ein modernes Schiff unberechenbar. Schäden treten immer auf, ebenso Zusammenbrüche der Anlagen. Es gibt also heute noch Leute, die ihr Geld damit verdienen, indem sie Bergung betreiben.

**Abg. Dr. von Hielmcrone:** Sie haben uns gesagt, daß Sie hauptsächlich zur Brandbekämpfung dort hingeschickt wurden. Ist das eigentlich eine typische Aufgabe für Ihren Schlepper, und wie ist er dafür ausgerüstet?

**Pohl:** Ich will einmal so sagen: Es ist auch eine typische Aufgabe, wobei wir in Richtung Brandbekämpfung mehr davon ausgehen müssen, daß wir von außen kühlen. Das Schiff ist mit drei Monitoren ausgerüstet: einem auf der Back und zwei oben in den achteren Masten. Wir haben dafür eine Pumpe mit erheblicher Kapazität. Das bezieht sich aber – genau wie bei den Rettungskreuzern – vor allen Dingen darauf, Schiffe von außen zu kühlen oder zum Beispiel Decksladungen zu löschen, die direkt zugänglich sind. Wenn Sie zum Beispiel Räume löschen wollen, müssen Sie mit Mann und Gerät vor. Das ist dann schon eine andere Aufgabe, die von einem Bergungsschlepper bei Großbränden nicht mehr unbedingt zu bewältigen ist. Das hängt aber von der Situation ab.

**Abg. Dr. von Hielmcrone:** Sie haben vorher gesagt, Sie hätten seinerzeit nicht genügend Personal an Bord gehabt, um diese ganzen Aufgaben wahrzunehmen. Hat sich das jetzt geändert? Haben Sie mehr Personal bekommen?

**Pohl:** Ja, seit Anfang letzten Monats oder so. Es ist dem Bund im Rahmen der Ausschrei-

bung der Charter vorher angeboten worden, daß wir zusätzliches Personal an Bord haben, das auch mit Hubschraubern für das Absetzen trainiert wird. Das ist bei Beginn der neuen Charterperiode vom Bund jetzt noch abgelehnt worden, aber nach einem letzten Einsatz, den wir hatten, wo wieder Hubschrauber und Personal gebraucht wurden, was vom ZMK nicht gestellt werden konnte, ist es jetzt zugesagt worden. Seitdem sind vier zusätzliche Leute an Bord der „Oceanic“.

**Abg. Dr. von Hielmcrone:** Mich würde jetzt natürlich weiter interessieren, was das für ein letzter Einsatz war, bei dem sich das herausgestellt hat.

**Pohl:** Es war ein Einsatz in der Nähe der holländischen Grenze, bei dem ein belgischer Schlepper einen Anhang verloren hatte, der dann dort durch das Verkehrstrennungsgebiet trieb und eine erhebliche Gefahr für die Schifffahrt dargestellt hat. Es war ein relativ kleiner Schlepper, und die Seegangsverhältnisse waren auch äußerst ungünstig. Er konnte sein Personal an Bord nicht absetzen, und es mußte eben wieder ein Hubschrauber angefordert werden, um dort eine Schleppverbindung herzustellen. Letztendlich ist es dann so gelöst worden, daß der Hubschrauber bestellt worden ist und dann zwei Leute von dem belgischen Schlepper heruntergeholt wurden und da abgesetzt wurden, damit er dort eine Schleppverbindung herstellen kann. Auf Grund dieses Vorfalls ist meine Reederei dann beauftragt worden, zusätzliches Personal für die „Oceanic“ zu beschaffen.

**Abg. Dr. von Hielmcrone:** Wann war das?

**Pohl:** Das war im Januar.

**Abg. Dr. von Hielmcrone:** Wir kommen jetzt zu den Hubschraubern. Das interessiert mich natürlich auch sehr. Ich verstehe Sie richtig in dem Sinne, daß eine Polypropylenleinen-Verbindung auf Dauer nicht sicher ist und irgendwann reißen wird und dann natürlich die Notwendigkeit besteht, eine neue

Verbindung herzustellen. Hatten Sie den Eindruck, daß im ZMK für den Fall des Reißens einer solchen Verbindung bereits rechtzeitig daran gedacht wurde, über Helikopter Personal an Bord der „Pallas“ absetzen zu können? Anders gefragt: War man auf den Fall des Reißens der Leine vorbereitet?

**Pohl:** Dazu kann ich nichts sagen. Ich weiß nur, daß wir von uns aus den Vorschlag gemacht haben und daß wir von uns aus nach Möglichkeiten eines Hubschraubereinsatzes und nach zusätzlichem Personal nachgefragt haben.

**Abg. Dr. von Hielmcrone:** Aber es ist dann offenbar so gewesen, daß diese Hubschrauber erst dann angefordert wurden, nachdem der Fall eingetreten ist. Ist das richtig?

**Pohl:** Ja. Das Gespräch war aber schon im Laufe des Vormittags oder so. Als vom ZMK die Frage an uns herangetragen worden war, ob wir zusätzlich eine Leinenverbindung herstellen könnten, haben wir gesagt, daß wir es während des Schleppvorgangs jetzt nicht tun würden, aber um bereit zu sein, wollten wir einen Hubschrauber haben, um sofort Leute herüberzubringen. Das ganze Handeln hin und her, ob ein Hubschrauber kommt, ob er Geschirr transportieren kann und so weiter, zog sich, wie ich glaube, zirka zweieinhalb Stunden hin.

**Abg. Dr. von Hielmcrone:** Dieses Handeln war aber erst, nachdem die Leine gerissen war, oder war es vorher? Sie sagten, es zog sich eine Weile hin; man wußte nicht genau, wer was transportieren konnte. War das nach dem Reißen der Leine oder vorher?

**Pohl:** Nein, das war vor dem Brechen der Leine. Es sollte alles nur in Bereitschaft sein. Wir haben ja auch die Flugzeit des Hubschraubers eruiert. Wir haben eruiert, in wie kurzer Zeit oder langer Zeit er vor Ort sein kann, um eben entsprechend vorbereitet zu sein, unsere Vorbereitungen getroffen zu haben, die Leute bereit zu haben und so weiter.

**Abg. Dr. von Hielmcrone:** Jetzt komme ich zur Zusammenarbeit vor Ort. Wie stellte sich das dar? Es waren von deutscher Seite ja immerhin drei größere Schiffe – die „Mellum“, die „Neuwerk“ und Ihr Schiff – im Einsatz. Dann war auch noch „Alex Gordon“ da. Wie lief die Zusammenarbeit vor Ort? Wer hatte das Sagen? Wie wurde koordiniert?

**Pohl:** Die „Neuwerk“ war nicht da. Sie war ja in Helgoland. Sie ist dann nachts hereingekommen. Sie hatte einen Schaden an der Schraube gehabt.

Die Arbeit vor Ort gestaltete sich – wie eigentlich immer bei allen Einsätzen – problemlos, also die Kommunikation zwischen den Schiffen, wobei ich eigentlich nur etwas über die Kommunikation mit der „Mellum“ sagen kann, weil ich mit dem Kapitän von der „Meerkatze“ bis auf den Fall von dessen Angebot betreffend sein Boot weiter keinen Kontakt gehabt habe. Die meisten Dialoge liefen mit dem Kapitän der „Mellum“. Das ist eigentlich wie immer vor Ort problemlos gewesen. Es ist also eigentlich in seemännischer Einigkeit gehandelt worden.

**Abg. Dr. von Hielmcrone:** Ich habe weitere Fragen. Sie sprachen von zwei Verletzten an Bord. Können Sie uns dazu etwas sagen?

**Pohl:** Zum einen ist unser I. Offizier nochmals verletzt worden, weil er abgesetzt werden sollte. Zum anderen ist einer vom Deckpersonal hinten verletzt worden, der versucht hat, die Leute aufzunehmen. Er ist durch einen Brecher in die Schleppbügel geschleudert worden und dabei leicht beschädigt worden. Daraufhin ist der Versuch ja auch abgebrochen worden.

**Abg. Dr. von Hielmcrone:** Zum Helikoptereinsatz bei Nacht: Ist es üblich, daß ein solcher Einsatz schwierig ist und auch verweigert wird oder ungern vorgenommen wird, oder gibt es hier ein Manko in der Ausbildung oder in der Kooperation?

**Pohl:** Es gibt da sicherlich keinen Mangel in der Ausbildung. Man muß ja bedenken, daß die Wetterverhältnisse wirklich ungewöhnlich schlecht waren. Ich denke, die von SAR sind sehr gute Flieger. Ich weiß von anderen Einsätzen, daß sie damit eigentlich keine Probleme haben. Auch die Besatzung der „Pallas“ ist, glaube ich, nachts von Rettungshubschraubern abgeborgen worden. Es hängt natürlich von der Fläche, die der Hubschrauber befliegen kann, ab, wie er da herankommt und so weiter. In diesem speziellen Fall sollte er nicht irgend etwas aufsammeln, sondern etwas absetzen. Das kommt eigentlich seltener vor. Normalerweise sammelt er etwas ein. In diesem Fall mußte er gezielt etwas absetzen. Der Zustand der „Pallas“ war dadurch sehr ungünstig, daß vorne praktisch nur noch die Back befliegbar war. Die Wetterverhältnisse waren zudem extrem schlecht. Man kann daher von einem Manko in der Ausbildung ganz sicher nicht sprechen. Die Leute haben gut gearbeitet. Zu der Frage, daß das nachts nicht zu machen war: Man muß einfach abwägen oder so, ob man es verantworten kann, jemanden zu verlieren, wenn Sie da einen dazwischensetzen. So ein paar Knochen sind schnell hin.

**Abg. Dr. von Hielmcrone:** Eine Ihrer letzten Antworten auf eine Frage des Kollegen Maurus war dem Sinne nach, es hätte eigentlich Ihrer Meinung nach schon die Möglichkeit gegeben, die „Pallas“ auf den Haken zu nehmen und abzuschleppen. Was hätte man dann Ihrer Meinung nach anders machen können oder sollen?

**Pohl:** Dazu kann ich eigentlich wenig sagen, weil ich überhaupt nicht und höchstens aus Gerüchten weiß, was da vorgefallen sein soll. Wir sind da nicht vor Ort gewesen und haben auch keine direkte Auskunft über irgend etwas. Ich habe auch die Videoaufnahmen, die da gemacht worden sein sollen, nicht gesehen. Ich kann mich also eigentlich gar nicht dazu äußern, was da verkehrt gemacht worden ist.

**Abg. Dr. von Hielmcrone:** Eine letzte Frage. Wie gestaltete sich die Zusammenarbeit mit „Alex Gordon“? War sie normal, positiv, oder hatten sie mehr oder weniger die Absicht, das allein zu machen?

**Pohl:** Die Zusammenarbeit mit „Alex Gordon“ – soweit man das Zusammenarbeit nennen kann – gestaltete sich natürlich den Umständen entsprechend. Sie müssen sich vorstellen, daß das ein freier Unternehmer gewesen ist, der beauftragt worden ist, diese Bergung zu machen, der schon für die „Ruby XL“ bestellt worden war und dann zu spät gekommen ist und dann diesen Bergungsauftrag bekommen hat. Letztendlich hat sich „Alex Gordon“ als ein Schiff herausgestellt, das für diesen Bergungsauftrag gar nicht geeignet war. Es war kein originärer Bergungsschlepper, und er hat auch überhaupt kein Material an Bord gehabt, außer seinem Schleppdraht. Er war natürlich daran interessiert, den Auftrag zu erledigen, aber nur im Rahmen seiner bescheidenen Möglichkeiten. Er hat uns natürlich eindeutig als Konkurrenz gesehen. Das heißt, er war wenig auskunftsfreudig. Man mußte ihm schon etliches aus der Nase leiern, was er zu tun gedenkt. Er ist auch während seiner Tätigkeit vor Ort nicht unbedingt Gesprächig gewesen.

**Abg. Dr. von Hielmcrone:** Herzlichen Dank.

**Vorsitzender:** Herr Schlie!

**Abg. Schlie:** Herr Kapitän Pohl, noch einmal zur Ausgangslage. Sie hatten gesagt, daß Sie durchaus auch direkt von dem „Ruby XL“-Einsatz zum Havaristen hätten fahren können. Können Sie sagen, wieviel eher Sie dann beim Havaristen gewesen wären?

**Pohl:** Wenn wir direkt dahin beordert worden wären, hätten wir sicherlich – das muß ich jetzt einmal Pi mal Daumen nehmen – nachts um 3 Uhr vor Ort sein können, zwischen 2 und 3 Uhr am 27.

**Abg. Schlie:** Habe ich Sie vorhin so richtig verstanden, daß dann die Wetterlage – Sie sprachen von einem Wetterloch – geeigneter gewesen wäre als nach Ihrem realen Eintreffen?

**Pohl:** Ja, das muß man eindeutig so sehen. Das Wetter war zu dem Zeitpunkt im Gegensatz zu vorher und auch im Gegensatz zu nachher relativ ruhig, wie ich einmal sagen möchte. Die Chancen, da etwas zu machen, waren zu dem Zeitpunkt eigentlich am größten.

**Abg. Schlie:** Sie hatten den Auftrag – das ist auch eindeutig und klar nachvollziehbar -, zur Brandbekämpfung hinauszufahren. Hätten Sie Ihr Schiff noch anders ausgestattet, wenn der Auftrag anders gelaute hätte?

**Pohl:** Nein, wir liegen voll ausgestattet auf Position vor Helgoland und arbeiten mit dem, was wir an Bord haben. Wir nehmen kein Extrageschirr oder so etwas an Bord. Das kann man nicht sagen.

**Abg. Schlie:** Sie hätten dann also direkt von der „Ruby XL“ auch zu einem andersgerteten Auftrag, Schleppverbindung herzustellen, fahren können, also auch sofort zum Havaristen?

**Pohl:** Ja, selbstverständlich.

**Abg. Schlie:** Ich würde gern noch einmal auf das Thema des Hubschraubereinsatzes zu sprechen kommen und möchte die Frage noch einmal allgemein stellen: Wann haben Sie den ZMK zum erstenmal darüber informiert, daß Sie einen Helikopter brauchen, der eine Transportmöglichkeit hat?

**Pohl:** Ich schlage eben einmal in meinem Bericht nach. – Am 27. gegen 10 Uhr GZ - Gesetzliche Zeit – bestand die erste Telexverbindung betreffend Nachfrage vom ZMK über das Festmachen einer zusätzlichen Schleppverbindung, und in dem Zusammenhang haben wir gleich nach Hubschrauber-Verfügung nachgefragt.

**Abg. Schlie:** Eindeutig auch mit dem Hinweis, Schleppgeschirr zu transportieren?

**Pohl:** Um 10:13 Uhr kam der ZMK noch einmal an, und da habe ich nachgefragt, ob es möglich wäre, ein gewisses Quantum an Bergungsgeschirr mit dem Hubschrauber überzusetzen. Das war also direkt danach.

**Abg. Schlie:** Seit diesem Zeitpunkt wußte dann also der Zentrale Meldekopf, daß solch eine Notwendigkeit aus Ihrer Sicht bestand?

**Pohl:** Ja, richtig.

**Abg. Schlie:** Ich würde dann gern noch einmal auf die Situation vor Ort zu sprechen kommen. Sie haben vorhin gesagt, einen On-Scene-Commander habe es nicht gegeben und auch kein funkführendes Schiff. Ist das richtig?

**Pohl:** Ja, das ist korrekt.

**Abg. Schlie:** Sie selber stellten dar, daß Ihre Verbindung sowohl zum ZMK als auch zur „Mellum“ funktionierte. Ist es denn aus Ihrer seemännischen Betrachtung heraus notwendig, daß insgesamt vor Ort – es waren ja viele Schiffe beteiligt – eine Funkverbindung untereinander funktioniert und eigentlich auch jeder wissen mußte, was im wesentlichen abläuft?

**Pohl:** Ja, das ist sicherlich notwendig. In erster Linie muß es aber erst einmal einen On-Scene-Commander geben. Es ist auch nach sämtlichen Leitfäden und in der seemännischen Ausbildung üblich, daß bei solchen Rettungseinsätzen ein On-Scene-Commander benannt wird, der das ganze Geschehen koordiniert und der auch das gesamte vorhandene Material dann einsetzt, der sich natürlich auch von den anderen beraten läßt, soweit das möglich ist. Das ist eigentlich das Übliche. Uns war unklar, wer da On-Scene-Commander war, weil wir, wie gesagt, nur über die Kenntnisse von unserem Verkehr mit dem ZMK informiert sind, ich aber nicht weiß, was die „Mellum“ mit dem ZMK besprochen hat oder andersherum,

geschweige denn die „Meerkatze“, die gar nicht soweit eingebunden war.

**Abg. Schlie:** Sie hatte mit dem ZMK ja überhaupt keinen direkten Kontakt. Ist denn zwischen Ihnen und dem Kapitän der „Mellum“ oder irgendeinem anderen Kapitän irgendwie einmal angesprochen worden, warum hier kein On-Scene-Commander benannt worden war?

**Pohl:** Das ist von uns aus dem einfachen Grund nicht angesprochen worden, weil ich davon ausgegangen bin, daß die „Mellum“ als Schiff unseres Auftraggebers, der unsere Einsatzorder vergibt – das ist das WSA Cuxhaven -, selbstverständlich der On-Scene-Commander ist und wir sowieso - wie in allen Fällen – nur in beratender Position tätig sind. Das heißt, wir können nur Vorschläge machen. Wir haben keine Weisungsbefugnis oder so. Wir sind in dem Fall wieder ein ziviles Schiff.

**Abg. Schlie:** Meine nächste Frage wäre die nach Ihrer Rolle vor Ort gewesen. Uns ist aus den Aussagen des Kapitäns der „Mellum“ deutlich geworden, daß Sie von ihm auch sehr oft um Rat gefragt worden sind. Es war also der Fall, daß Sie dort vor Ort eine beratende Funktion hatten.

**Pohl:** Es ist der Fall, daß wir im Rahmen unseres Know-how eine beratende Funktion hatten. Das ist klar. Wenn ich gefragt werde oder so etwas, versuche ich dem Mann selbstverständlich behilflich zu sein, beziehungsweise ich versuche, wenn ich das erkenne, das als Vorschlag weiterzureichen, weil wir keine Weisungsbefugnis haben. Das ist einfach so.

**Abg. Schlie:** Hätten Sie in bestimmten Situationen anders gehandelt, wenn diese Hemmschwelle nicht dagewesen wäre?

**Pohl:** Nein. Was vor Ort gelaufen ist oder so, ist das unter den Umständen Machbare gewesen. Es hätte sich nichts geändert oder so, wenn wir jetzt direkt als On-Scene-Commander benannt worden wären. Ich will

einmal so sagen: In der Operation vor Ort ist das gemacht worden, was mit dem vorhandenen Material gemacht werden konnte. Das hätte sich nicht geändert oder so, wenn wir jetzt direkt On-Scene-Commander und weisungsbefugt gewesen wären.

**Abg. Schlie:** Darf ich noch einmal nachfragen: Der Anker wurde dann nach dem Einsatz unter erheblicher Mitwirkung auch Ihres Schiffes fallen gelassen. Das ist sicherlich nachher eine Entscheidung aus der Situation heraus gewesen. Im nachhinein frage ich, ob es vielleicht richtiger gewesen wäre, die Ankerkette noch länger stabil zu lassen.

**Vorsitzender:** Einen Augenblick! Um welchen Ankerfall geht es hier: Steuerbord oder Backbord?

**Abg. Schlie:** Backbord. Es geht um den ersten Ankerfall.

**Pohl:** Sie beziehen sich auf den ersten Anker, der später durchgebrannt worden ist. Das ist eine Entscheidung aus der Situation heraus gewesen. Wie gesagt, seit dem 27. um zirka 11 Uhr vormittags fing der Havarist auch vor diesem Backbordanker an zu treiben. Das heißt, er war also in Bewegung. Selbst wenn wir den zweiten Anker hätten fallen lassen oder so etwas, hätte das das Schiff sicherlich nicht mehr gestoppt, weil der Ankergrund dafür ungeeignet war und die dynamische Energie, die auf dieses Schiff eingewirkt hat, einfach zu hoch gewesen ist. Ich hatte eingangs schon gesagt, daß Sie einen Anhang, um ihn zu kontrollieren, schleppen müssen. Sie können sich nicht auf der Stelle davor halten und sozusagen als zweiter Anker wirken. Das bringen Sie nicht zustande. Ich denke, das kann auch die „Mellum“ und das kann auch kein anderes Schiff so zustande bringen, weil sie unter höchster Konzentration auf der Stelle manövrieren müssen.

**Abg. Schlie:** Okay, ich habe keine weiteren Fragen.

**Vorsitzender:** Herr Hentschel!

**Abg. Hentschel:** Herr Kapitän, kennen Sie GMDSS-Geräte?

**Pohl:** Ja, die „Oceanic“ ist mit GMDSS ausgerüstet.

**Abg. Hentschel:** Haben Sie die Notmeldung von der „Pallas“ über GMDSS erhalten?

**Pohl:** Nein, haben wir nicht erhalten, weil wir zu dem Zeitpunkt schon mit der „Ruby XL“ beschäftigt waren. Dann sind unsere Funkkanäle und Überwachungen insoweit belegt. Wir sind darüber nicht informiert worden. Wir haben nur in einem Nebensatz bei unserer üblichen Meldung zum ZMK mitbekommen, daß noch ein anderes Schiff brennt.

**Abg. Hentschel:** Wann haben Sie das erfahren?

**Pohl:** Das hat einer meiner Wachoffiziere erfahren, und zwar im Laufe des 25. Die „Neuwerk“ war als Sicherungsschiff für uns abgeteilt und hat uns mit der „Ruby XL“ bis in die Elbmündung begleitet und hat sich dann bei uns abgemeldet: ob ihre Anwesenheit noch notwendig wäre; sie würde sonst zu dem Havaristen mit hinlaufen. Dann wußten wir eigentlich erst konkret etwas von dem „Pallas“-Fall.

**Abg. Hentschel:** Ist der ZMK auch mit GMDSS ausgerüstet?

**Pohl:** Dazu kann ich nichts sagen. Das weiß ich nicht.

**Vorsitzender:** Herr Kollege Hentschel, wir sind hier akustisch nicht in der Lage, die Abkürzung für das Protokoll aufzunehmen.

**Abg. Hentschel:** GMDSS. – Zu den Funkverbindungen vor Ort: Wenn ich Sie richtig verstanden habe, haben Sie praktisch immer nur die einzelnen Gespräche verfolgt. Ist es nicht so, daß es einen Kanal gibt, wo alle vorhandenen Schiffe mithören können, was gesprochen wird?

**Pohl:** Das ist richtig. Wir haben einen Arbeitskanal vor Ort oder so, der natürlich auch allen anderen Schiffen zugänglich ist.

**Abg. Hentschel:** Welcher Kanal war das in diesem Fall?

**Pohl:** Ich glaube, es war der Kanal 10. Ich weiß es jetzt aber nicht mehr genau. Das ist ein öffentlicher UKW-Kanal, der von jedem mitgehört werden kann.

**Abg. Hentschel:** Es war auch vereinbart, daß alle diesen Kanal hören und daß alle auf diesen Kanal schalten?

**Pohl:** Es war zwischen den arbeitenden Schiffen vereinbart, das heißt, zwischen der „Mellum“ und der „Oceanic“. Die anderen Schiffe haben sich da ja weitgehend herausgehalten.

**Abg. Hentschel:** Es kamen teilweise Klagen, daß sie die Gespräche nicht mitbekommen haben. Kann das daran liegen, daß nicht klar war, welcher Kanal für alle zuständig war?

**Pohl:** Das kann ich mir nicht vorstellen. Wenn Sie als Seemann dort vor Ort sind, schalten Sie sich sofort auf den Arbeitskanal zu, und dieser wird eigentlich ohne Grund auch nicht gewechselt, weil das nur Verwirrung stiftet.

**Abg. Hentschel:** Kennen Sie den Behördenkanal?

**Pohl:** Der ist mir unbekannt.

**Abg. Hentschel:** Noch einmal zum Feuerlöschchen: Es ist von anderen Schiffen berichtet worden, daß es mit der Feuerlöschanlage bei Überlast Probleme gab. Es hieß, wenn der Motor zu stark beansprucht wird, wenn sich das Schiff am Havaristen halten muß, so ist damit die Leistung der Feuerlöschanlage beeinträchtigt. Ist das bei Ihnen auch so?

**Pohl:** Das ist bei uns nicht so. Ich glaube, daß Sie von etwas sprechen, wo die Hauptfeuerlöschpumpe auf eine der Hauptan-

triebsmaschinen gekuppelt ist. Das ist bei uns nicht der Fall.

**Abg. Hentschel:** Bei Ihnen ist das getrennt?

**Pohl:** Ja, bei uns ist das getrennt.

**Abg. Hentschel:** Ist es richtig, daß die neue Ausschreibung der Wasser- und Schifffahrtsdirektion zur Vorhaltung eines Hochseeschleppers keine deutsche Flagge mehr vorsieht?

**Pohl:** Dazu kann ich auch nichts sagen. Das ist etwas, was höchstens meiner Reederei vorliegt. Ich bin darüber nicht informiert.

**Abg. Hentschel:** Sie haben im „Spiegel-TV“ geäußert – da ist wohl auch ein Schreiben vorgezeigt worden –, daß Sie Bestrebungen des Bundes vermuten, daß im Notfalleinsatz Bundesschiffe bevorzugt werden.

**Pohl:** Ich habe gegenüber dem „Spiegel-TV“ überhaupt nichts geäußert. Dieses Schreiben ist ohne meine Erlaubnis zitiert worden. Das ist ein internes Schreiben an meine Firma gewesen.

**Abg. Hentschel:** Das ist ein Schreiben von Ihnen?

**Pohl:** Das ist ein Schreiben von mir an meine Firma oder so, weil ich bei einigen Einsätzen bemerkt hatte, daß Bundesschiffe offensichtlich immer eher informiert worden sind als wir. Wir hatten also den deutlichen Eindruck, daß wir absichtlich so ein bißchen zurückgehalten worden sind. Das habe ich meiner Reederei intern in einem Schreiben mitgeteilt. Irgend jemand hat dieses Schreiben an die Presse gegeben.

**Abg. Hentschel:** Ist dieses Schreiben vor dem „Pallas“-Unglück erfolgt oder danach?

**Pohl:** Das ist vorher – lange, Monate vorher – gewesen. Ich kann Ihnen nicht einmal genau sagen, ob es letztes oder schon vorletztes Jahr war.

**Abg. Hentschel:** Es hat also keinen direkten Zusammenhang mit dem „Pallas“-Unglück?

**Pohl:** Es hat keinen direkten Zusammenhang mit dem „Pallas“-Unfall.

**Abg. Hentschel:** Hatten Sie im Fall der „Pallas“ das Gefühl, daß Sie zurückgehalten werden sollten?

**Pohl:** Das ist eine schwierige Frage. Dazu kann ich eigentlich nichts sagen. Mir kommt es natürlich im nachhinein befremdlich vor, daß man uns nach Helgoland auf Station geschickt hat, anstatt uns vorsorglich weiter zu beordern, wie man das eigentlich normalerweise macht. Ich bin aber über die Dinge, die vor Ort vorgefallen sind, nicht ausreichend unterrichtet, als daß ich dazu etwas sagen könnte.

**Abg. Hentschel:** Hätten Sie die „Ruby XL“ auch in Cuxhaven schon abgeben können, oder war es sinnvoll, daß Sie sie nach Bützfleth bringen?

**Pohl:** Es war meiner Meinung nach nicht sinnvoll, sie nach Bützfleth zu schleppen. Es hat uns auch sehr gewundert, daß wir sie - - Wir hätten sie spätestens in Brunsbüttel abgeben können. Da waren die Wetterverhältnisse ausreichend gut, um sie an kleinere Schlepper zu übergeben. Es hat uns einigermaßen verwundert, daß man uns bis Bützfleth damit hochgeschickt hat.

**Abg. Hentschel:** Zu dem Pfahlzugnachweis: Ist es richtig, daß der Pfahlzugnachweis bei der „Oceanic“ anders durchgeführt wird als bei den Bundesschiffen?

**Pohl:** Ich bin über den Pfahlzugnachweis bei den Bundesschiffen auch nur durch Gerüchte informiert. Dazu kann ich also auch nichts sagen. Ich kann Ihnen nur sagen, daß wir jetzt im Rahmen der letzten Charter nach Det Norske Veritas einen Pfahlzug erneut durchführen mußten. Wir haben ihn in einem Fjord in Norwegen durchgeführt, wie das den Norske-Veritas-Vorschriften entspricht.

**Abg. Hentschel:** Das waren meine Fragen. Danke schön.

**Vorsitzender:** Frau Happach-Kasan!

**Abg. Dr. Happach-Kasan:** Sie hatten auf eine Frage von Herrn Maurus gesagt, daß Sie die Einschätzung haben, daß es am 26./27. hätte möglich sein müssen, die „Pallas“ von der Küste wegzuschleppen. Wie kommen Sie zu dieser Einschätzung?

**Pohl:** Ich sagte: möglich sein können, nicht: sein müssen. Ich komme zu der Einschätzung, weil es innerhalb der Wetterverhältnisse, die sowohl vor als auch nach dem 26./27. lagen, die einzige Möglichkeit von den Wetterbedingungen her gewesen ist oder so, relativ sicher ein Geschirr dort herüberzubringen.

**Abg. Dr. Happach-Kasan:** Es hat ja am 26. abends eine Schleppverbindung zur „Mellum“ bestanden, die bis zum 27. gehalten hat – 16 Stunden. Sind Sie der Meinung, daß das Schleppgeschirr für diese Schleppverbindung nicht ausreichend gewesen ist, oder hätten Sie, wenn Sie früher dagewesen wären, vorgeschlagen, diese Schleppverbindung zu trennen, um selbst das Schiff zu übernehmen?

**Pohl:** Wären wie früher vor Ort gewesen, hätte ich sicherlich vorgeschlagen, daß wir versucht hätten, ein Drahtgeschirr herüberzubringen, weil ganz klar ist, daß diese Polypropylenleinen sich als Schleppgeschirr nicht eignen, ganz definitiv nicht.

**Abg. Dr. Happach-Kasan:** Sie hatten, wenn ich es richtig sehe, gesagt, daß Sie frühestens am 27. morgens um 3 Uhr dasein könnten, das heißt zu Nachtzeiten. Wäre es möglich gewesen, zu Nachtzeiten jetzt ein Drahtgeschirr herüberzutransportieren, um die Schleppverbindung aufzunehmen?

**Pohl:** Das wäre sicherlich möglich gewesen. Wir haben ja Elektrizität an Bord und konnten insofern ein bißchen Licht machen. Wir können in dem Fall damit nicht warten, bis

es Tageslicht wird oder so. Es sei denn, Sie sind auf See draußen und können das Schiff tagelang treiben lassen; dann werden Sie sich selbstverständlich eine günstige Zeit aussuchen; dann werden Sie es nicht über das Knie brechen. In einer solchen Situation – wir haben auch einen Wetterkartenschreiber an Bord und können die auf uns zukommenden Wetterverhältnisse mit einiger Sicherheit daraus interpretieren – ist uns natürlich klar, daß wir ein Wetterloch – egal zu welcher Zeit – nutzen müssen.

**Abg. Dr. Happach-Kasan:** Um anderes Geschirr herüberzubringen, hätte natürlich ein Hubschrauber vorhanden sein müssen, der ja zunächst nicht vorhanden gewesen ist. Oder hätten Sie die Möglichkeit gesehen, das Bergungsgeschirr ohne Hubschrauber hinüberzutransportieren?

**Pohl:** In der Nacht vom 26. auf den 27. bewegten sich die Windstärken um zirka 6 Bft. Bei diesen Windstärken ist es durchaus noch möglich, zum Beispiel mit dem Schlauchboot eine Verbindung hinüber zu machen. Das hätte man unter den Umständen dann sicherlich riskieren können.

**Abg. Dr. Happach-Kasan:** Sie sind zur „Pallas“ mit der Maßgabe gerufen worden, Brandbekämpfung zu machen. Welche Maßnahmen zur Brandbekämpfung haben Sie durchgeführt, wie lange und mit welchem Erfolg?

**Pohl:** Wir haben überhaupt keine Maßnahmen durchgeführt. Wie ich in der Einführung gesagt habe, haben wir die Lage vor Ort eruiert. Die gesamte Decksladung war zu diesem Zeitpunkt schon verbrannt. Das Feuer befand sich in den Luken, war also für unsere Feuerlöschmonitore während der Fahrt unerreichbar, abgesehen von dem Umstand, daß wir nicht so dicht an die „Pallas“ hätten heranfahren können, daß wir nicht selber gefährdet gewesen wären, weil sich das Schiff eben nicht stabil in Schlepprichtung hielt, sondern stark dahinter scherte. Auf der anderen Seite war es auch nicht zügänglich, weil der ganze Qualm herüber-

wehte und uns die Sicht und auch die Luft genommen hätte. Wir haben also keine Maßnahmen durchgeführt und damit auch keinen Brandbekämpfungserfolg erzielt.

**Abg. Dr. Happach-Kasan:** Welche Eigenschaften muß ein Bergungsschiff nach Ihrer Einschätzung haben, um in einem solchen Fall bei den gegebenen Wetterbedingungen ein Schiff von der Größe der „Pallas“ erfolgreich bergen zu können?

**Pohl:** Ihr Fahrzeug muß in der Lage sein, bei wenig beziehungsweise keiner Geschwindigkeit ausreichend zu manövrieren. Sie müssen Leute haben, die über das entsprechende Know-how verfügen. Sie müssen natürlich auch entsprechendes Material haben, das Sie stückeln können und dann in kleinen Einheiten transportieren und zusammensetzen können. Natürlich müssen Sie möglichst auch einen Schlepper von einer seegängigen Bauart haben.

**Abg. Dr. Happach-Kasan:** Das verstehe ich jetzt nicht ganz. Ich hatte den Eindruck, daß sowohl die „Mellum“ als auch die „Neuwerk“ als auch Ihr Schiff eine seegängige Bauart hatten. Was meinen Sie damit genau?

**Pohl:** Die „Oceanic“ hat von den drei Schiffen sicherlich die besten Manövriereigenschaften. Wenn Sie ein Foto oder ein Bild davon gesehen haben, können Sie sehen, daß das Deck völlig frei ist, so daß wir selbst dann noch fahren können, wenn unser Schleppdraht leicht voraus zeigt, was unter gewissen Bedingungen auch auftreten kann. Das ist mit Sicherheit bei der „Mellum“ gar nicht gegeben und bei der „Neuwerk“ nur sehr eingeschränkt: manövrieren können unter extremen Bedingungen.

**Abg. Dr. Happach-Kasan:** Wie erklären Sie, daß es der „Mellum“ gleichwohl gelungen ist, doch eine relativ stabile Schleppverbindung auch relativ lange zu halten?

**Pohl:** Das erklärt nur, daß das Schiff nicht in eine Situation geraten ist, in der es zum Bei-

spiel quergeschlagen ist. In dem Fall wäre die Leinenverbindung sicherlich abgerissen, weil das Deckachtern nicht frei ist und Sie dort die Oil Drums und den Kran an Deck stehen haben. Sie können damit geradeaus fahren und in gewissem Umfang natürlich auch Kursänderungen vornehmen, aber Sie können zum Beispiel nicht quer dazu scheitern, wie die „Oceanic“ das kann.

**Vorsitzender:** Frau Spoorendonk.

**Abg. Spoorendonk:** Ich muß auch noch einmal auf den 27. zurückkommen. Spielte nach Ihrer Wahrnehmung eventuell auch die Kostenfrage eine Rolle, daß es jetzt nicht gleich zu dem Einsatz Ihres Schiffes kam?

**Pohl:** Das kann ich mir nicht vorstellen, weil wir sowieso waren -- Wir stehen ja 24 Stunden dem Bund zur Verfügung oder so. Dem Bund kann es also wirklich egal sein, ob er uns direkt von einem zum anderen schickt. Also, eine Kostenfrage kann es sicher nicht gewesen sein.

**Abg. Spoorendonk:** Auch noch mal zu dem Verhältnis von Bundesschiffen und der „Oceanic“. Also, Sie sprachen diesen Brief an, dieses interne Schreiben an, was dann also vor der „Pallas“-Geschichte von Ihnen an Ihre Reederei geschickt worden war. War es Ihr Eindruck, daß die bundeseigenen Schiffe also jetzt bei dem konkreten Fall sich irgendwie profilieren wollten oder mußten, auch sich vordrängeln, könnte man vielleicht ein bißchen salopp sagen?

**Pohl:** Also, dazu möchte ich, ehrlich gesagt, nichts sagen.

**Abg. Spoorendonk:** Und dann habe ich noch mal eine Frage zur Verbindung, also zu dem -- zur Wasser-Land-Verbindung, Ihre Verbindung zum Zentralen Meldekopf. Ist diese Verbindung, sage ich mal, schulmäßig erfolgt, oder traten da Abweichungen auf? Und hat es da eventuell auch Informationsstaus gegeben? Also, können Sie mal kurz umreißen, wie das Ihrer Wahrnehmung nach gelaufen ist?

**Pohl:** Die meisten -- Das meiste unserer Kommunikation mit dem ZMK ist über das Radiotelexsystem gelaufen. Wir hatten damals das Problem, daß unser Radiotelexgerät nicht modifiziert worden ist; das heißt, es konnte die Frequenz nicht eindeutig halten. Deswegen haben wir immer Probleme gehabt, das ZMK anzusprechen. Also, es ist üblicherweise so gewesen auf die Entfernung, daß das ZMK uns angesprochen und die Verbindung aufgebaut hat, und innerhalb dieser Verbindung konnten wir dann hin und her arbeiten. Sonstige Gespräche werden dann über Telefon geführt, weil auch das Betriebsfunkgerät, das wir vom Bund gestellt bekommen haben, über diese Entfernung nicht ausreicht, jedenfalls nicht das, was wir an Bord haben. Das muß dann über Telefon abgewickelt werden, entweder D 1 oder Satellitentelefon.

**Abg. Spoorendonk:** Und das funktionierte Ihrer Meinung nach?

**Pohl:** Das funktionierte meiner Meinung nach. Ich meine, die Kommunikation ist natürlich durch die Arbeit vor Ort auf das Notwendigste beschränkt worden, und es wurde sich eben auf den Austausch von wichtigen Informationen beschränkt.

**Vorsitzender:** Herr Benker.

**Abg. Benker:** Ich habe nur ein paar kurze Fragen. Und zwar das erste ist noch mal: Bei dem Anlaufen nach Helgoland, um dort vor Anker zu gehen, haben Sie gesagt, daß Sie das im nachhinein befremdet hat, daß Sie dort hingeschickt worden sind und nicht gleich zur „Pallas“ durchlaufen konnten. Frage: Wann haben Sie zum erstenmal erfahren, daß der „Pallas“-Einsatz auch für Sie akut war? Sie hatten ja in Ihrer Eingangsschilderung gesagt: Gut, war eben Bereitschaft.

**Pohl:** Also, ich habe nicht gesagt, daß mich das im nachhinein befremdet hat. Das hat uns schon befremdet, als wir uns in Bützfleth wieder klar gemeldet haben, klar für die Rückreise, weil wir eigentlich angenommen

hatten, wenn ein derartig großes Problem auftritt, daß da zwei Bundesschiffe hin müssen, daß man uns zumindest vorsorglich dann dahin beordert. Also, wir waren schon in Bützfleth etwas irritiert darüber.

**Abg. Benker:** Also, Sie wußten um den Einsatz der „Pallas“, und Sie hätten da hinfahren können von der Vorbereitung her; das hatten Sie ja schon gesagt. Aber Sie wußten von der „Pallas“?

**Pohl:** Ja, wir wußten noch nicht, daß sie „Pallas“ heißt oder so; wir wußten eben nur, daß es sich um ein 150 m langes, brennendes Schiff handelt, das da trieb.

**Abg. Benker:** Sie haben ja gesagt, Sie kriegen die Information. Hatten Sie eine solche Information bekommen, oder haben Sie aus dem Radio oder wie auch immer - -

**Pohl:** Nein, wir haben, wie ich schon gesagt hatte, die Informationen bekommen, als wir die „Ruby XL“ in die Elbmündung geschleppt haben. Am Vormittag des 26. wurden wir von der „Neuwerk“ als Sicherungsschiff begleitet, falls unser Schleppdraht bricht, und die „Neuwerk“ hat sich in der Elbmündung von uns abgemeldet, nachdem sie erfragt hatte, ob sie noch weiter notwendig wäre, weil sie zu diesem Havaristen mit hin müßte. Das war unsere erste konkrete Information, die wir darüber hatten.

**Abg. Benker:** Okay. Wann war das ungefähr? Das war - - Ach so. War das zum gleichen Zeitpunkt, als die „Neuwerk“ abdrehte? Das muß ja dann deckungsgleich gewesen sein.

**Pohl:** Ich kann Ihnen die Uhrzeit nicht mehr genau sagen. Das war zirka 11 oder 12 Uhr am 26.

**Abg. Benker:** Das ist korrekt. Nein, ich habe das nur - -, ob das deckungsgleich war mit der Zeit. Jetzt habe ich es.

Zweiter Punkt. Als Sie eingetroffen sind - - Sie sind morgens Anker aufgegangen, und

Sie sind etwa um 09:30 Uhr vor Ort gewesen - -

**Vorsitzender:** Nein.

**Abg. Benker:** Gut. Ich frage noch mal: Sie sind am Morgen des 27. Anker aufgegangen, wenn ich das richtig in Erinnerung habe, und waren 09:30 Uhr vor Ort. Oder stimmen meine Angaben nicht? Da war die Schleppverbindung noch intakt.

**Pohl:** Wir waren - - Ja, wir waren 09:28 Uhr vor Ort, und um 07:17 Uhr am 27. sind wir in Marsch gesetzt worden.

**Abg. Benker:** Okay. Da bestand die Schleppverbindung noch zur „Mellum“?

**Pohl:** Ja.

**Abg. Benker:** Und Sie haben dann versucht, über „Helo“ - - das heißt also, praktisch umzuspannen. Wußten Sie, daß die „Alex Gordon“ an dem Vormittag versucht hat, umzuspannen, und gesagt hat, das ist nicht möglich?

**Pohl:** Das ist eine Kommunikation - die ist vom ZMK an uns herangetragen worden -, wir sollten uns mit der „Alex Gordon“ in Verbindung setzen und fragen, ob die in der Lage wären - weil sie eben den Vertrag für das Schiff hatten -, zusätzlich, also während des Schleppens, eine zusätzliche Leinenverbindung da rüberzubringen. Danach habe ich den gefragt, und er hat dabei auch gleich nachgefragt, ob er einen Vertrag - - ob es richtig ist, daß er einen Vertrag dafür hat, hat die Bestätigung von ihm bekommen und hat dem ZMK das so weitergegeben. Wir haben Hubschrauberhilfe angefordert für den Fall, daß die Schleppverbindung bricht, weil auch wir während des Schleppens keine zusätzliche Verbindung rüberbringen wollten, sondern wir hätten gewartet, bis die Verbindung gerissen wäre, und hätten dann aber den Hubschrauber sofort vor Ort haben wollen.

**Abg. Benker:** Also, die „Alex Gordon“ hat Ihnen gesagt, daß das Umspannen nicht

möglich ist, und Sie haben es auch gleichzeitig dem ZMK mitgeteilt?

**Pohl:** Richtig.

**Abg. Benker:** Gut. Wir erfolgte eigentlich die Abrechnung? Oder: Wissen Sie, wie die Abrechnung erfolgt, daß Bereitschaft anders honoriert wird als Einsatz, als Einsatzfahrt oder als Schleppleistung? Oder sind Sie in Vollcharter? Das heißt, Sie kriegen, egal, Einsatz ja oder nein, das gleiche Geld.

**Pohl:** Wir kriegen, Einsatz ja oder nein, das gleiche Geld.

**Abg. Benker:** Auch die Firma?

**Pohl:** Auch die Firma.

**Abg. Benker:** Danke.

**Vorsitzender:** Herr Hentschel.

**Abg. Hentschel:** Herr Pohl, warum laufen die Gespräche mit der "Alex Gordon" über die "Oceanic" und nicht über die "Mellum"?

**Pohl:** Das kann ich Ihnen nicht sagen.

(Abg. Benker: Direkter Kontakt!)

**Abg. Hentschel:** Angenommen, Sie hätten die "Ruby XL" in Cuxhaven übergeben: Wann wären Sie am Ort des Geschehens gewesen?

**Vorsitzender:** Das ist eine zweite Frage, Kollege Hentschel; die hatten wir schon.

**Abg. Hentschel:** Nein, wir hatten die Frage, wenn er direkt da hingefahren wäre, nachdem er die "Ruby XL" abgegeben hat. Das ist ein Unterschied.

**Vorsitzender:** Ich lasse mich gern auch mal von Ihnen belehren.

(Heiterkeit)

**Pohl:** Da kann ich selbstverständlich auch nur die Zirka-Angabe machen. Ich schätze mal, daß wir gegen Abend, 18, 19 Uhr, am 26. vor Ort gewesen wären.

**Abg. Hentschel:** Abends um 18 Uhr bereits?

**Pohl:** Ja.

**Abg. Hentschel:** Danke schön. Das war's.

**Vorsitzender:** Frau Happach-Kasan.

**Abg. Dr. Happach-Kasan:** Am 28. -- Ist es richtig, daß am 28. zwischen Ihnen und dem Kapitän der "Mellum" entschieden worden ist, daß ein weiterer Schleppversuch durch die "Mellum" durchzuführen ist?

**Pohl:** Die Frage habe ich nicht verstanden.

**Abg. Dr. Happach-Kasan:** Ist es richtig, daß am 28.10. morgens es die Entscheidung gegeben hat, daß die "Mellum" einen weiteren Schleppversuch machen soll und nicht die "Oceanic"?

**Pohl:** Am 28. morgens oder so haben wir das ZMK darüber informiert, daß wir da Längsseite gehen wollten, um zu gucken, ob wir einen laufenden Schäkkel oder irgend etwas über die Ankerkette bekommen können, um da eine Schleppverbindung über die Ankerkette herzustellen. Während der Zeit, in der wir versucht haben, uns da in Position zu halten, ist die "Mellum" von sich aus auf der Steuerbordseite des Havaristen in Position gegangen und hat versucht, sich da zu halten. Aus dieser Kombination, nachdem wir festgestellt hatten, daß wir keinen Schäkkel über diese Kette bekommen würden, haben wir entschieden - wenn beide Schiffe sich da so halten können -, daß wir auf diese Art und Weise eine Schleppverbindung herstellen können, indem wir das Geschirr der "Mellum" rüberhieven.

**Abg. Dr. Happach-Kasan:** Sie hatten gesagt -- Ist das richtig, daß Sie den Seeschlepper, der auf der "Pallas" gefunden wurde, als ausreichend bewertet haben?

**Pohl:** Das ist richtig. Nach Angaben meines I. Offiziers ist dieser Schleppdraht ausreichend gewesen; der ist insbesondere auch vom Umfang und von der Herstellungsart

her dem Geschirr gleich, was wir da übergeben hätten. Unser Geschirr hat für Schiffe dieser Größe denselben Umfang.

**Abg. Dr. Happach-Kasan:** Aber es ist ja dann eine Schleppverbindung zur "Mellum" hergestellt worden. Ist das nun im Einvernehmen mit Ihnen passiert oder - -

**Pohl:** Das ist im Einvernehmen mit uns passiert oder so, weil mein I. Offizier mir ja gemeldet hatte, daß dieser Schleppdraht gefunden worden ist, und ich habe das dem Kapitän der "Mellum", der das sicherlich auch mitgehört hat über UKW, weil das ja ein offener Kanal ist, - - trotzdem noch mal mich vergewissert, daß er das mitbekommen hat und ob er sich auch einverstanden erklärt damit, daß die Leute den gefundenen Draht belegen, um dadurch die Zeit der Verbindungsherstellung wesentlich zu verkürzen, und er hat sich damit einverstanden erklärt.

**Abg. Dr. Happach-Kasan:** Und er hat sich dann auch einverstanden erklärt, daß dieser Schleppdraht dann - - die Verbindung zur "Mellum" hergestellt wurde und nicht zur "Oceanic"?

**Pohl:** Ja, das ist richtig.

**Abg. Dr. Happach-Kasan:** Oder ist das von Ihnen entschieden worden? Welche Rolle spielte bei dieser Entscheidung der Tiefgang?

**Pohl:** Der Tiefgang spielte bei dieser Entscheidung keine Rolle. Wir haben uns ja alle im selben Graben da aufgehalten, und die Wassertiefe war ausreichend genug.

**Abg. Dr. Happach-Kasan:** Aber da Sie doch dargestellt haben, daß Ihr Schiff besser geeignet ist zum Schleppen: Warum ist dann nicht die Schleppverbindung zur "Oceanic" hergestellt worden?

**Pohl:** Weil das eine Ad-hoc-Entscheidung gewesen ist oder so was. Sie müssen sich vorstellen: Wenn Sie dieses Material transportieren oder so was, können Sie das nicht alle fünf Minuten umdisponieren. Sie müssen

sich da für was entscheiden. Das muß dann auch so vorbereitet werden.

(Abg. Benker: Das ist keine Schnur!)

Und die "Mellum" war soweit vorbereitet mit ihrem gesamten Schleppgeschirr und lag davor. Aus dem Grunde ergab sich das aus seemännischen Erwägungen, das so zu machen jetzt.

**Abg. Dr. Happach-Kasan:** Es ist ja die Schleppverbindung erfolgreich hergestellt - - Sie hat aber nur sehr, sehr kurz gehalten. Woran liegt das, daß sie nur so kurz gehalten hat?

(Abg. Benker: Weil sie gebrochen ist!)

**Pohl:** Darüber kann man letztendlich nur spekulieren oder so was. Wie gesagt, diese Notschleppdrähte sind Teil der Sicherheitsausrüstung jedes Seeschiffes - es ist vorgeschrieben -, und der Draht entsprach nach dem äußeren Erscheinungsbild den Erfordernissen, die daran gestellt worden sind. Ich kann Ihnen jetzt auch nicht mehr genau sagen, wo dieser Draht gebrochen ist. Ich habe es ja nur von der "Mellum" gehört, daß er wohl augenscheinlich im Verbindungsschäkel zwischen dem Schleppdraht der "Mellum" und dem Auge dieses Schleppstandars gebrochen ist. Ich kann Ihnen auch nicht sagen, was für eine Art Schäkel die "Mellum" zum Beispiel verwendet hat, daß der Umlenkungsradius - - daß der Schäkel an sich zu klein war und der Umlenkungsradius eben dazu geführt hat, daß das Auge da abgerissen ist, an der Stelle. Das ist aber reine Spekulation. Ich habe es nicht in Augenschein nehmen können selber.

**Abg. Dr. Happach-Kasan:** Also, es könnte sein, daß der gefundene Draht auf der "Pallas" zwar aussah, als ob er ordentlich ist, aber möglicherweise doch innere Materialschäden hatte?

**Vorsitzender:** Das ist eine spekulative Frage, Frau Kollegin; das kann doch der Kapitän Pohl nicht beantworten, nachdem er zweimal gesagt hat, die Ursachen für den

Bruch der Leine kenne er nicht. Das brauchen Sie nicht zu beantworten, Kapitän Pohl.

Ich habe keine weiteren Fragen. Dann bedanke ich mich bei Kapitän Pohl für die erschöpfende Darstellung. Ich weise im Zusammenhang mit der Einvernahme des Zeugen Pohl gemäß § 20 Abs. 2 Untersuchungsausschußgesetz darauf hin, daß wir zu Protokoll nehmen die Beweismittel: Schreiben der Bugsier-Reederei vom 15.03., beinhaltend den Kapitänsbericht der BMS "Oceanic", Kapitän Pohl, und zweitens als Beweismittel das Schreiben des Bundesministers für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen vom 08.03.1999, beinhaltend erstens eine Heftung mit Kapitänsbericht des BMS "Oceanic" vom 06.11.98 in Sachen "Pallas", ferner Kapitänsbericht des BMS "Oceanic" vom 07.11.98 in Sachen "Ruby XL", drittens Einsatzreport des BMS "Oceanic" vom 27. bis 29. Oktober 98 in Sachen "Pallas", Beteiligungsliste des BMS "Oceanic" ("Ruby XL") vom 02.11.98, ferner Einsatzreport des BMS "Oceanic" vom 24.10.98 in Sachen "Ruby XL", weiterhin Vermerk des Schadstoffunfallbekämpfungsschiffes (SUBS) „Neuwerk“ vom 27.10.98, Vermerk des SUBS "Neuwerk" vom 09.11.98, Einsatzbericht des GS "Mellum" vom 30.10.98, weiterhin Ablaufbericht des Fischereischutzbootes "Meerkatze" vom 05.11.98, zweitens eine Heftung des Ablaufprotokolls des ZMK vom 25.10.98 bis 11.02.99, drittens eine Heftung der Zusammenfassung aller Aufzeichnungen aus schiffahrtspolizeilicher Sicht, viertens Tagebuchauszug des SUBS "Neuwerk" und schließlich und abschließend Tagebuchauszug des BMS "Oceanic" vom 24. bis 30.10.1998. - Ich danke Ihnen.

Wir machen jetzt bis zehn vor zwölf eine technische Pause.

(Unterbrechung: 11:43 bis 11:51 Uhr)

## **Vernehmung der Auskunftsperson Uwe Schell**

**Vorsitzender:** Wir setzen die öffentliche Sitzung des Untersuchungsausschusses fort.

Herr Schell, Sie sind heute vor dem "Pallas"-Untersuchungsausschuß als Auskunftsperson erschienen. Das Beweisthema, zu dem Sie sich äußern sollen, ist Ihnen in der Ladung mitgeteilt worden.

Ihre Aussagegenehmigung liegt uns vor.

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

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

Sie müssen damit rechnen, daß Sie Ihre Aussage vor dem Ausschuß beeden müssen. In diesem Zusammenhang weise ich - das geschieht rein vorsorglich - besonders auf die strafrechtlichen Folgen einer falschen Aussage oder eines Meineides hin. Diese Belehrung, Herr Schell, erfolgt nicht aus Mißtrauen Ihnen gegenüber, sondern weil ich dazu gesetzlich verpflichtet bin.

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

**Schell:** Schönen guten Tag! Mein Name ist Uwe Schell, ich bin am 08.05.1938 geboren, wohnhaft in Quickborn, bin Bediensteter der Landesregierung in der Abteilung Wasserwirtschaft mit dem Dienstgrad Ministerialrat.

**Vorsitzender:** Ja, danke schön. Dann haben Sie das Wort zur Darstellung beziehungsweise zur Schilderung Ihrer Wahrnehmungen im Zusammenhang mit dem Seenotfall "Pallas", wobei uns natürlich insbesondere Ihre Tätigkeit in der ELG in Cuxhaven interessiert. - Bitte schön.

**Schell:** Dazu hätte ich gern noch mal um eine Klarstellung gebeten. Auf der Einladung bin ich als schleswig-holsteinisches Mitglied angesprochen. Ich vermute, daß Sie mich ansprechen wollen in meiner Funktion als Vorsitzender der ELG. Das müßte ich wissen für einige Aspekte. Die Zeit des Vorsitzes -- habe ich ausgeübt vom 05.11.17:01 Uhr bis auf weiteres. Vorher war das Land Niedersachsen Vorsitzender.

**Vorsitzender:** Ja. Hierzu gehört allerdings auch - bevor Sie sich dann als Vorsitzender der ELG äußern -, daß Sie uns mitteilen, wie Sie in den Vorsitz gekommen sind und wie Ihre Wahrnehmungen im Zusammenhang mit der "Pallas" bei Ihnen sind.

**Schell:** Also, ich selbst bin als Person mit dem ELG-Fall beschäftigt seit 31.10., als ich von meinem Abteilungsleiter als erstes ELG-Mitglied des Landes Schleswig-Holstein darüber informiert wurde, daß ich nach Cuxhaven zu fahren habe. Ich war vorher auf einer Dienstreise am Bodensee. Vorher hat das der zweite ELG-Vertreter des Landes Schleswig-Holstein, Dr. Grett, für mich gemacht. Und ich bin am 31.10. etwa gegen 17 Uhr in Cuxhaven gewesen und habe mich dann als erster ELG-Vertreter dort betätigt.

Den Vorsitz habe ich übernommen, weil ein Wechsel im niedersächsischen Vorsitz notwendig war, da die bis dahin tätige Vorsitzende kurzzeitig nicht zur Verfügung stand, und dann wäre es zu einem personellen Wechsel gekommen. Und die Gelegenheit

wurde genutzt, um generell noch mal das Vorsitzproblem zu überdenken. Üblich ist, daß der Vorsitzende nicht von dem Land gestellt wird, das betroffen ist, um den betreffenden Personen mehr Handlungsfähigkeit zu ermöglichen. In diesem Fall sah es anders aus. Da sich abzeichnete, daß es ein sehr langer ELG-Fall werden würde, daß hier mit erhöhtem Personaleinsatz zu rechnen war, über Wochen, ist das dann auf Schleswig-Holstein übertragen worden, weil ich gleichzeitig ankündigen konnte, daß noch ein zweiter, mein zweiter ELG-Vertreter, hinzukommt und auch ein weiterer Mitarbeiter hinzugezogen wird und daß die gute Kenntnis der Strukturen in Schleswig-Holstein wichtig war für den Erfolg der Angelegenheit. Dem stimmten dann die übrigen Vertreter einmütig zu.

**Vorsitzender:** Gut. Dann hören wir heute den Vorsitzenden der ELG. Sie haben das Wort, Herr Schell.

**Schell:** Zunächst muß ich zur Klarstellung - oder damit Sie das auch richtig einschätzen können - sagen, daß sich die ELG eine - - daß die ELG eine andere Arbeitsweise hat als übliche Krisenstäbe. An der Spitze eines Krisenstabes steht eine Person, die die Hauptverantwortung trägt, und dazu kommen mehrere Stabsstellen, und dann untergliedert sich das mit Lagebesprechungen. Na ja, Sie kennen das ja aus dem Vortrag von Herrn Kesting. Die ELG ist ein Gremium, das gemeinsam arbeitet, gemeinsam entscheidet. Einer muß den Vorsitz haben. Aber insbesondere ist das ein Gremium, das nur mit gemeinsamen Entscheidungen Maßnahmen in Gang setzen kann oder auch abblasen kann. Die Ursache liegt darin, ist darin begründet, daß hier mit der ELG, auf der Basis der Bund-Länder-Vereinbarung über die Bekämpfung von Meeresverschmutzung aus 95, die Ressourcen, sowohl in technischer Hinsicht des Bundes und der Länder, als auch die finanziellen Ressourcen, zusammengefaßt werden, gebündelt werden, um ein einheitliches Vorgehen in einem solchen Fall, wenn die Kriterien erfüllt sind, zu er-

möglichen. Das heißt, die ELG entscheidet über Einsatzmittel des Bundes, über Einsatzmittel der Länder und über gemeinsam beschafftes Gerät. Sie hat mit ihren Entscheidungen praktisch Zugriff auf die Haushalte aller beteiligten Länder, in diesem Fall also einschließlich Mecklenburg-Vorpommern. Das ist die Grundlage. Man hat sich versprochen, daß man die Kosten gemeinsam trägt nach einem bestimmten Verteilungsschlüssel; Schleswig-Holstein ist mit 15 Prozent beteiligt. Das setzt aber voraus, daß dann auch alle Partner die Möglichkeit haben, an den Entscheidungen mitzuwirken. Das ist eine Selbstverständlichkeit. Insofern wurden die Probleme, die sich aus den unterschiedlichen Zuständigkeiten im Küstengewässer ergeben, zwischen Bund und Ländern, auch in Fragen der Vorsorge, Gewässerschutz, Katastrophenschutz, Schutz für die Schifffahrt, hier gebündelt, und gleichzeitig wurden auch die finanziellen Voraussetzungen geschaffen, daß ein Land nicht überfordert wird. In diesem Fall hat Schleswig-Holstein daraus profitiert, daß also 85 Prozent aller anfallenden Kosten von anderen Ländern zu tragen waren. Das bestimmt also die Arbeitsweise.

Das setzt aber auch voraus - das betone ich ausdrücklich - ein hohes Maß an Konsens. Es ist nicht möglich, oder es würde eigentlich der Tod dieser Vereinbarung sein, wenn man versucht, eine Meinung einseitig durchzusetzen. Das sieht das Verfahren zwar grundsätzlich vor, aber dann kann man sich anschließend davon verabschieden, weil das eigentlich das Konsensprinzip durchbricht. Das ist auch im ganzen Fall "Pallas" nicht ein einziges Mal geschehen. Wir haben alle Entscheidungen einvernehmlich durchgeführt. Aber Sie kennen aus der Verwaltungsvereinbarung die Möglichkeit, daß in essentiellen Fragen das betroffene Land schließlich, letztlich die Entscheidung bestimmt, allerdings mit der Konsequenz, daß hinterher möglicherweise ein Schiedsverfahren in Gang gesetzt wird mit allem, was dazugehört. Im Endeffekt bleibt das Land dann auf

seinen Kosten sitzen und muß es alleine finanzieren.

Diese Möglichkeit besteht auch grundsätzlich, auch in diesem Konsensverfahren, daß das betroffene Land unabhängig von den einstimmig gefaßten Beschlüssen in der ELG selbstverständlich auch eigene Maßnahmen - ich sage mal: dann auf eigene Rechnung - durchführen kann. Wie Sie wissen, ist dies in einem Fall passiert.

Vielleicht mag das zunächst als Einstieg in die Arbeitsweise der ELG genügen. Der ELG-Fall selbst - - Oder die ELG wurde beschäftigt mit diesem Fall am 28. das erste Mal durch einen Hinweis oder einen Anruf der Leitzentrale in Cuxhaven, mit der Aussage, daß dieser Frachter in Richtung Küste treibt und daß nicht auszuschließen ist, daß es zu einem ELG-Fall kommen würde. Es war um 22:25 Uhr genau; es erreichte den zweiten ELG-Vertreter des Landes Schleswig-Holstein die Nachricht, daß so etwas kommen könnte. Der Leiter der Abteilung Wasserwirtschaft wurde unverzüglich informiert; von dort aus wurde das Lagezentrum informiert, von dort aus wurde auch der stellvertretende Amtsvorsteher informiert über die Situation im Grundsatz.

Der eigentliche ELG-Fall, die Arbeit der ELG begann am 30.10. um 09:15 Uhr, als Ölaustritt gemeldet wurde. Sie wissen aus den Unterlagen, aus der Vereinbarung, daß das Vorhandensein von Öl, der Austritt von Öl eines der Kriterien ist - ein Kriterium reicht -, um den ELG-Fall in Gang zu setzen. Der schleswig-holsteinische Vertreter setzte sich daraufhin unverzüglich in Marsch. Um 13 Uhr begann die ELG-Sitzung, und dann wurden die üblichen Vorentscheidungen getroffen, wer den Vorsitz nimmt, wer die Pressearbeit nimmt, wer die Stabsstelle macht und alles, was dazugehört, und es fand ein erstes Arbeitsgespräch statt.

Vielleicht sollte ich an der Stelle erst einmal eine Zäsur machen.

**Vorsitzender:** Ja, danke schön. - Ich darf dann gemäß § 20 Abs. 2 Untersuchungsausschußgesetz als Beweismittel zu Protokoll geben den Umdruck 14/3065, beinhaltend die ELG-Beschlüsse vom 3. November 98 bis 22. Dezember 98. Die Paginierung habe ich nun nicht im Kopf. Es liegt aber allen Ausschußmitgliedern vor. Dieses ist als Beweismittel eingeführt.

Ich schlage dann vor, wir treten in die Befragung ein. - Herr Abgeordneter Maurus.

**Stellv. Vorsitzender:** Herr Schell, noch eine grundsätzliche Frage zur rechtlichen Bewertung der Aufgaben der ELG. Uns liegt ein Vermerk des Innenministers vor, den wir hier das letzte Mal schon als Beweismittel eingeführt haben, "Sachverhalt und rechtliche Bewertung der Gefahrenabwehr". Und da heißt es zur ELG einmal unter anderem:

„Die Einsatzleitgruppe hat keinen Behördencharakter, sondern ist ein Abstimmungsgremium. Verwaltungsakte sind von den jeweils zuständigen Behörden zu erlassen und privatrechtliche Verträge von ihnen zu schließen. Aber zumindest sind ihnen diese Maßnahmen zuzurechnen, wenn die handelnde Behörde unklar geblieben ist, wenn nach außen nur die Einsatzleitgruppe aufgetreten ist.“

Deckt sich diese Bewertung mit der Bewertung, die Sie als ELG-Vorsitzender haben?

**Schell:** Das ist richtig, im Grundsatz vollkommen richtig. Die ELG erteilt keine - im rechtlichen Sinne - Aufträge, sie hat auch nie Aufträge erteilt. Die ELG entscheidet über Maßnahmen; die Ausführung obliegt den jeweils zuständigen Stellen. In diesem Falle kann man das so differenzieren: Alles, was an Land gemacht werden mußte, beziehungsweise bis zu einer verabredeten Linie auch im Wasser, war Sache des Landes Schleswig-Holstein, speziell hier des Staatlichen Amtes für Umweltschutz in Schleswig, Außenstelle Husum. Das war der Vertragspartner für den landseitigen Teil; für den

wasserseitigen Teil, insbesondere für das nachher sicher noch zu diskutierende Vertragswerk Bergeabkommen, Ölbergeabkommen, Feuerlöschabkommen - - das wurde abgeschlossen vom Bund, WSD Nord. Die Entscheidung darüber lag aber innerhalb der ELG. Und weil das so praktisch ist und die WSD gleich dabei war, haben wir das auch gemeinsam beraten und durchgeführt. "Entscheiden" heißt also, daß man sich identifiziert mit einer Maßnahme, daß man sie für richtig hält, für vernünftig hält, und dann kann man sie also auch gleich gemeinsam beraten. Das ist zweckmäßig. Es war ohnehin eine Bundessache. Die Entscheidung über den Umgang mit dem Wrack selbst hätte ja auch nur die Bundesstelle machen können. Dafür haben wir dann die Sonderstellen, speziell bei der ELG; das sind die ständig besetzten Stellen des Bundes und der Länder mit ihren jeweiligen Fachkräften, seien es nun Nautiker. Das ist die Sonderstelle des Bundes - sie ist speziell besetzt mit Nautikern und Schiffahrtsingenieuren - oder die der Länder, die speziell ausgerichtet ist auf die Gewässergüte, Verfahrenstechnik und dergleichen.

**Stellv. Vorsitzender:** Wie sieht die Zusammenarbeit mit dem Land Schleswig-Holstein denn aus? Sie sind ja Mitarbeiter des Umweltministeriums und sind vom Umweltministerium in die ELG, ja, entsandt worden. Wie läuft denn da die Zusammenarbeit? Gibt es da Beratungen von seiten des Umweltministeriums, oder haben Sie von seiten des Umweltministeriums als ELG-Vertreter Weisungen erhalten?

**Schell:** Ich habe in der ganzen Zeit keine Weisungen erhalten. Das hätte sich auch verboten in diesem Fall, weil ich vorhin auf das Konsensprinzip hingewiesen habe. Die Kontaktaufnahme bestand so, daß es zuerst mit dem Einsatzstab im Umweltministerium laufende Gespräche gab, Lagebeurteilungen, Lagebeurteilungen seitens der ELG durch Informationen, wie wir sie vom ZMK hatten - - wurden weitergegeben an den MUNF, später mit dem interministeriellen - - mit

dem Krisenstab. Der Krisenstab hat dann seine Beratungen gemacht; die sind wieder an uns zurückgekommen mit dem Lagebericht, und zwischendurch gab es laufend telefonische Kontakte jeweils mit dem Leiter des interministeriellen Krisenstabes hier und - in meiner Funktion - meiner Person. Es war also problemlos. Aber Weisungen in irgendeiner Weise gab es nicht. Es gab Nachfragen, es gab Anforderungen. Das ist ja das, wenn etwas gemacht werden muß: Wir haben vieles an Anforderungen bekommen, besonders aus dem Landbereich. Sie müssen ja sehen: Wenn das Technische Hilfswerk ausrückt oder die Feuerwehr ausrückt für technische Assistenz oder dergleichen, dann ist das im Rahmen eines ELG-Falls kostenwirksam, im Katastrophenfall nicht. Dann müssen Sie das selber bezahlen. Alles das muß also genehmigt werden. Ich habe in diesem Zusammenhang - es mag etwas sonderbar klingen - - Aber dazu gehört zum Beispiel auch, daß man für soundsoviel Personen sagt: Bezahlen wir das Hotel? - Selbstverständlich. Und solche Sachen. Also ganz normale Leistungen zur Infrastruktur. Die ELG bezahlt in einem solchen Fall ja alles, total; das heißt, die Partner bezahlen alles. Im Katastrophenfall sieht das anders aus.

**Stellv. Vorsitzender:** Welche Rolle spielte bei den Entscheidungen dieses Wissen, daß der Haushalt hier doch sehr stark mit hineinwirkt? Oder wirkt er hier nicht mit hinein?

**Schell:** Überhaupt keine. Das ist eine einmalige Situation; die kommt sicher auch wohl kaum wieder, wenn man die ELG anders strukturiert. Wir haben in der Arbeit der ELG keine Haushaltsrestriktionen; die sind ausdrücklich aufgehoben. Die Länder haben sich verpflichtet, alle Maßnahmen, die gemeinsam entschieden werden, gemeinsam auch zu bezahlen, ohne Obergrenze. Wir mußten nur in regelmäßigen Abständen angeben, was wir nun schon in der ganzen Zeit ausgegeben hatten, damit wir den Haushaltsreferenten dann entsprechend - - Es gab aber selbst beim kleinen Land Bremen keine Pro-

bleme. In keinem Fall hat das Geld oder die Frage "Was kostet das? Geht es auch ein bißchen billiger?" irgendeine Rolle gespielt, sondern es waren nur rein fachtechnische Erwägungen.

**Stellv. Vorsitzender:** Haben Sie denn Leistungen, die Sie eingefordert haben, auch ausgeschrieben?

**Schell:** Das hätten wir ganz gerne gewollt und gemocht, insbesondere bei dem Fall Bergevertrag, weil wir auch hinreichende Erfahrungen schon hatten aus anderen Bergeverträgen, hier mit der Sabine D. im Nord-Ostsee-Kanal. Das war unser Traum, zumindest verbal auszuschreiben, aber die obwaltenden Umstände ließen dieses praktisch nicht zu. Ich weiß nicht, ob wir gleich auf diesen Fall eingehen sollen hier.

**Stellv. Vorsitzender:** Ich wäre Ihnen dankbar; ja. - Nein, auf den Fall kommen wir später noch einmal.

**Schell:** Eben. Sie haben ja vorher noch einen anderen Fall, die Brandbekämpfung.

**Stellv. Vorsitzender:** Das heißt also, Sie haben sehr schnell auch materielle Ressourcen erkundet und die dann eingesetzt, ohne daß dann große Ausschreibungen durchgeführt worden sind?

**Schell:** Es gab Ausschreibungen, als wir Zeit hatten. Es war ja nun nicht so, daß wir dauernd in Hektik ausbrachen da oben. Das ist ja auch das Schöne bei der ELG: Sie ist abgesetzt. Zuerst hat sie keiner erkannt, keiner gewußt. Wir sind nirgends erwähnt worden, zum Glück. Wir haben wirklich in einem abgekapselten Raum dort oben gesessen; die Medien hatten uns nicht entdeckt. Keiner wußte von uns. Das ist angenehm in einer Krisensituation, wenn Sie nicht gestört werden.

Als es dann aber wieder etwas - - Es war ja erst hektisch dann im Zusammenhang Feuerbekämpfung, Ölbergung, aber es gab ja dann auch ruhigere Phasen, und da haben

wir sehr wohl das gemacht, was man quasi an Ausschreibungen macht. Wir haben Preisabfragen, Preisumfragen gemacht, und zwar sehr, sehr weit gefächert, um an die jeweils günstigsten Bieter heranzukommen. Das betraf insbesondere Hilfsleistungen, die notwendig waren, also Schiffstransporte zum An- und Abtransport von Versorgungs-, Entsorgungsgütern und dergleichen. Wir haben sehr viel Preisumfragen gemacht oder sogar machen lassen, im Auftrag, von einer Firma für uns. Bei der Endentsorgung des verölten Holzes: Dort hatten wir dann eine Spezialfirma in Itzehoe, TBA, mit dem Auftrag versehen, das günstigste und preiswerteste Verfahren zu finden. Das hat sich auch gelohnt, muß ich sagen. Denn wir hatten den Eindruck, daß die Situation der "Pallas", die ja hinreichend bekannt war, auch von vielen Leistungsanbietern - ich lasse jetzt mal ein Wort weg - auch genutzt wurde. Das spürte man sehr deutlich.

**Stellv. Vorsitzender:** Herr Schell, wir können das jetzt so machen, daß wir chronologisch mal die ELG-Berichte durchgehen und dazu Fragen stellen. Wir können es aber auch so machen, daß Sie mit uns gemeinsam die durchgehen und uns mal hier aus Ihrer Sicht die Schwerpunkte darlegen.

**Schell:** Also, ich würde Ihnen gern die entscheidenden Weichenstellungen kurz darlegen wollen. Das sehen Sie dann ja auch. In den Protokollen, den ELG-Berichten können Sie das nicht alles so unbedingt minutiös nachverfolgen, weil wir auch ein anderes Berichtswesen haben als der andere Krisenstab hier, durch unsere Beschlüsse und durch die Berichte. Wir haben eine entscheidende Weichenstellung gehabt; das war erstens die Zustimmung des Freischleppens, mehrere Versuche. Das ist ja vielfach kritisiert worden. Das war ein Stück Einsatztaktik, auf das wir uns festgelegt haben, weil wir der Auffassung waren - einvernehmlich mit den von uns befragten Experten -, daß das Freischleppen die beste Möglichkeit bot, die Brandbekämpfung in einem sicheren, dafür ausgewählten Platz durchzuführen, und die

Ölbergung. Deshalb mußten alle Chancen genutzt werden, dieses durchzuführen, zumal wir auch relativ gute Aussichten hatten, die die Hoffnung rechtfertigten, daß das klappen würde. Dies ist uns auch selbst von den von uns herangezogenen Bergungsexperten bestätigt worden - das ist der Kapitän Meyer, ein vereidigter Sachverständiger für Bergungen und Havariefälle -, aber auch von dem Bergungsleiter der Bugsier zum Beispiel, die zeitweilig einmal da waren. Das ist ja das einzige Rudiment, was noch an Bergungskapazität in Deutschland vorhanden ist. Den hatten wir auch da; das war der Kapitän Meyer, der dieses Verfahren bestätigt hatte als sinnvoll und vernünftig.

**Stellv. Vorsitzender:** Sie beziehen sich damit also auf die Sitzung vom 03.11., -

**Schell:** Jawohl.

**Stellv. Vorsitzender:** - wo Sie gesagt haben:

„- Im Rahmen der Springtidezeit Schleppversuche bis Sonntag einschließlich

- Danach liegt die Priorität bei der Bergung des Öls.“

Sie haben dann ja darauf hingewiesen, daß Sie noch Experten hinzugezogen haben.

Sie hatten eben auch das Thema Feuerbekämpfung schon angesprochen. Mir fällt in dem Zusammenhang auf, daß die Feuerbekämpfung in Ihrem Protokoll am 07.11., 13:30 Uhr, erst auftaucht und es dann dort heißt: Die Brandbekämpfung muß jetzt prioritär durchgeführt werden.

**Schell:** Darf ich noch einmal eins klarstellen? Ich habe also meine Informationen, was andere Leute hierzu sagten, - - bestand ausschließlich aus den Zeitungen, meistens aus der Pinneberger oder auch aus sonstigen, größeren. Andere Informationen habe ich nicht. Aber dieses Konzept des Freischleppens, des Versuchs des Freischleppens schließt eine vorherige Brandbekämpfung

aus. Ich sage das ganz deutlich, weil ich weiß, daß ein anderer Sachverständiger, den Sie ja auch geladen haben, dort eine andere Meinung dazu vertreten hat. Es geht - - Für uns war die Entscheidung, freizuschleppen und im Hafen alles zu organisieren. Und das war zweimal organisiert. Im Hafen von Cuxhaven war es konkret vorbereitet, auch mit der Feuerwehr in Cuxhaven, was da zu machen ist - das war der sogenannte sichere Hafen -, und es war beim letzten Schleppversuch vorbereitet auf Reede Helgoland. Es waren alle Vorbereitungen getroffen, das zu machen.

So. Und dann kam, wie gesagt, der entscheidende Umsprung. Das Schleppen mußte aufgegeben werden, weil sich Schiffsbeschädigungen zeigten und das Schiff dann zum Wrack erklärt wurde. Damit hat aber auch - das mache ich deutlich; das ist wahrscheinlich in dieser Form noch nicht so gesagt worden - die Brandbekämpfung einen ganz anderen Stellenwert bekommen, und zwar war sie ein Unterpunkt der Ölbergung. Es ging überhaupt nicht mehr primär um Feuerlöschen - das mußte vorwegmarschieren; das ist richtig - - Aber es war ein Bestandteil der Ölbergung. Für die Ölbergung sind wir letzten Endes auch zuständig als ELG, für die Brandbekämpfung eben nur als Vorsorge, damit das also klappt. Und diese Brandbekämpfung mußte zwar vorweg laufen, zumindest eingeleitet werden, aber das Entscheidende war, schnellstmöglich an die Ölbergung heranzukommen und die Grundlagen dafür zu schaffen. Und dafür wurde also ein Konzept entwickelt; das weicht auch ab von dem, was andere dazu vertreten hatten. Das war kombiniert; alle Maßnahmen waren in Richtung Einleitung der Ölbergung. Dazu gehörte das Absetzen der "Pallas" auf dem Untergrund. Das war eine ganz entscheidende Maßnahme, und die wurde kombiniert mit der Brandbekämpfung, sprich: mit Wasser. Jeder Einsatz von Feuerlöschmitteln schied im Ansatz her aus. Er war auf See erfolglos probiert, hat nichts gebracht, stand für uns in keinem Fall zur Disposition, weil wir eine andere Strategie verfolgten.

Diese Strategie ist uns auch bestätigt worden durch Kontakte mit dem auch hier im Ausschuß bereits angehörten Herrn Rechenbach, Stellvertretender Landesbrandmeister wohl im Hamburg, der sich, was den Außenteil anbetrifft, auch anders geäußert hat, was den inneren Teil jetzt, nachdem das Schiff aufsaß, anbetrifft, aber auch unsere Meinung bestätigt hatte. Die Kontaktaufnahme erfolgte durch den Kollegen aus Hamburg in der ELG, der Herrn Rechenbach dazu befragt hatte und auch den Weg zu uns permanent geöffnet hatte. Das heißt, er hatte die Gelegenheit, wenn er was anderes wollte, hier was anderes auch zu sagen; das ist nicht passiert.

**Stellv. Vorsitzender:** Herr Schell, ich möchte das gern ein bißchen auch chronologisch nachvollziehen können. Sie hatten ja eben noch einmal deutlich gemacht, daß in der ersten Phase oberste Priorität das Freischleppen hatte und erst, nachdem diese Freischleppversuche gescheitert sind, Sie, um an das Öl heranzukommen, eben das Feuer bekämpfen mußten. Aus Ihrem ELG-Protokoll geht hier hervor, daß Sie - ich hatte das eben schon angeführt - am 07.11. dann um 13:30 Uhr die Prioritäten so festgelegt haben. Sie haben sich dort auch noch einmal, wie Sie hier schreiben, durch Sachverständige, hier vor allen Dingen den Herrn Möller, den Sie hier zitieren, mitberaten lassen. Und wenn ich dann im Protokoll weitergehe, holen Sie am 09.11. -- führen Sie folgende Ermittlungen durch:

- „- Peilungen zur Schiffslage
- Einholung und Bewertung der Pläne zum Schiff ...
- Stauplan“

Brauchten Sie diese Unterlagen als Voraussetzung für die Feuerbekämpfung, oder weshalb wurden diese Unterlagen von Ihnen angefordert?

**Schell:** Nicht unbedingt für die Brandbekämpfung, sondern alles auch für die Ölber-

gung. Alles, was an Unterlagen, Zeichnungen notwendig war, war primär in Richtung Ölbergung erforderlich, weil wir da detaillierte Angaben haben mußten, wo eigentlich welche Leitung lief, an welche Sachen man ran kam, an welche Sachen man nicht ran kam. Deshalb waren wir da also an diesen Stauplänen interessiert; die kriegten wir dann über die Ladungsleute, die mit der Ladung zu tun hatten, und die Schiffspläne kriegten wir auf sehr schwierige Art und Weise, aber auch letztlich über den Reeder.

**Stellv. Vorsitzender:** Gut. Und dann haben Sie an diesem 09.11. noch einmal beschlossen, daß auch bei den Vertragsverhandlungen der Aspekt Feuerbekämpfung und Kühlung mit den Firmen beraten werden soll. Sie sind dann auch weitergegangen und haben gesagt:

„Die ELG beschließt, daß der Partner Schleswig-Holstein die örtlich zuständige Feuerwehr anspricht, ggf. hinzuzieht zur Beratung – bzw. nach dieser Rücksprache die FW Cuxhaven hinzugezogen wird.“

Hier gehen Sie auch auf die Ansprache der Feuerwehr Hamburg ein und sagen:

„Die zum Teil bereits erfolgte Ansprache der Feuerwehren Hamburg, ... braucht ... nicht weitergeführt zu werden.“

Ist denn mit der Feuerwehr -- mit dem Partner Schleswig-Holstein dann über die Beratung durch die örtlich zuständige Feuerwehr noch einmal gesprochen worden?

**Schell:** Es gibt in Schleswig-Holstein keine örtlich zuständige Feuerwehr. Das Brandschutzgesetz hat hier eine Lücke. Niedersachsen hat die Lücke nachgezogen; in Schleswig-Holstein ist das offen. Da kann jeder Feuer löschen, wenn es nicht kommunalisiert ist. Insofern gibt es da keine zuständige Feuerwehr. Es gab auch aus meiner Sicht - in Schleswig-Holstein, sagen wir einmal - keinen kompetenten Sachverstand

für dieses Feuer besonderer Art. Und Sie haben es dem Protokoll ja entnommen: Wir haben uns dann eines Bundeswehrsachverständigen, der firmiert als Leiter Brandabwehrdienst, bedient und den herangezogen als einen Berater.

Im wesentlichen waren eigentlich unsere internen Überlegungen nach den Gesprächen mit den Vertretern der Firma Wijsmuller abgeschlossen, weil dieses Brandkonzept eingebaut werden mußte in das Bergekonzept und von vornherein klar war, daß ein Brand bei geschlossenen Luken, ein Schweißbrand, so wie in einem Köhlerofen, nicht in einer Woche zu löschen ist, sondern daß das nur praktisch überleitet, nahtlos überleitet in die Ölbergung, wenn das geeignete Gerät vorhanden ist. Das kannten wir zu dem Zeitpunkt ja auch schon; die Plattform "Barbara" war ja auch schon vorher ins Gespräch gebracht worden, so daß also klar war, was da im Endeffekt, so oder so, an Bergetechnik zum Zuge kommt und daß man das nur gemeinsam nachher hätte auskriegen können. Denn das Entscheidende war nachher nicht das Löschen von außen oder Naßmachen oder Kühlen oder dergleichen, sondern das Öffnen der Luken, und das ging nur mit schwerem Bergegerät, was bei einer Feuerwehr ohnehin nicht vorhanden ist.

**Stellv. Vorsitzender:** Herr Schell, die Vereinbarung des Landes Schleswig-Holstein mit dem Land Niedersachsen und der Stadt Cuxhaven ist Ihnen bekannt gewesen?

**Schell:** Die bezieht sich nur auf die See-fahrtsstraßen, draußen; Grundlage ist 35 WAG, nichts weiter.

**Stellv. Vorsitzender:** Und der Brandschutzexperte der Bundeswehr, den Sie angefordert haben, konnte der denn seinem Beratungsauftrag nachkommen?

**Schell:** Aus der Zeitung habe ich genommen, daß er sich etwas unzuständig fühlte. Nach den Vorgesprächen und der Terminab-sprache mit seinem Kommandeur hatte ich nicht den Eindruck, aus seiner Visitenkarte

auch nicht. Aus der Mitarbeit in der Diskus-sion auch nicht: Er hat voll mitdiskutiert, die Frage noch einmal: Ob mit Wasser oder ohne Wasser oder welche Schaummittel oder Nicht-Schaummittel. - Es war eine muntere Diskussion. Er hat zu keinem Zeitpunkt den Hinweis gegeben, daß er sich da überfordert fühlte, und er hat uns durchaus, was den Einsatz von Schaummitteln betraf, unsere Einschätzung in vollem Umfang bestätigt.

**Stellv. Vorsitzender:** Gut. Ich gehe dann weiter. Am 10.11. war das dann ja offenbar so, daß der Feuerlöschkreuzer "Kiel" von Ihnen mit angefordert worden ist, und dort sprechen Sie davon - ich zitiere -:

„Der Einsatz von an Bord der "KIEL" befindlichen Ölsperren (z.B. Typ BA-LEAR) wird weiterhin erwogen und veranlaßt, soweit dies erforderlich und von der Wetterlage her technisch sinnvoll ist.“

Können Sie uns zu diesem Ölsperreneinsatz noch Näheres ausführen?

**Schell:** Das ist ein Sonderfall; das ist wirklich eine besondere Situation. Wir von der ELG haben ja die Möglichkeit des Ölsper-reneinsatzes mehrfach geprüft, auf Veranlas-sung des Landes Schleswig-Holstein. Das ist so ein Fall, wo beantragt wurde, etwas zu machen. Wir sind damals unter Berücksich-tigung der uns zur Verfügung stehenden Unterlagen zu dem Ergebnis gekommen, daß eine Ölsperre hier wenig Sinn macht, weil die Randdaten, die technischen Daten ein-fach, die man für solch einen Einsatz einer Ölsperre nun einmal hat - das geht im we-sentlichen um die Wasserströmung, wie schnell die Strömung ist und dann: Wenn die zu groß ist, dann wird diese Ölsperre unter-spült, und dann gibt es Probleme -, zumin-dest von der Theorie her nicht gegeben wa-ren, so daß wir gesagt haben: Ölsperre ist hier nicht das richtige Instrument. Daß sich möglicherweise unter besonders günstigen Wetterbedingungen, wie sie sich nachher dann auch einstellten, eine etwas günstigere Dispersion, zumindest zeitweilig oder kurz-

zeitig, gab, war eine andere Situation. Aber von der technischen Seite war die ELG der Meinung, daß der Einsatz der Ölsperre in diesem Fall kein geeignetes Instrument war, zumal wir das Öl auch sonst mit den Schiffen ganz gut auffangen konnten. Also, die konnten ja relativ weit ran an das Schiff, zu dem Zeitpunkt, als das zur Debatte stand, und die Ölfahne, die immer in Fahnenform war, auch aufnehmen. Da hätte nun eine Ölsperre auch nicht mehr viel gemacht.

**Stellv. Vorsitzender:** Sie sind auf das Thema Ölsperren dann während Ihrer Sitzung am 12.11. noch einmal eingegangen, um 16:00 Uhr. Da haben Sie den Einsatz von Ro-Boom-Ölsperren diskutiert und auch ausgeführt:

„Ro-Boom-Ölsperren um die „PALLAS“ können nicht eingesetzt werden, weil im Seegebiet, in dem die „PALLAS“ liegt, regelmäßig Tidenströmungsgeschwindigkeiten von bis zu 3 kn auftreten und mit Wellenhöhen von mehr als 3 m zu rechnen ist. (Die maximale Anströmungsgeschwindigkeit für die Sperren beträgt 2 kn und die maximale Wellenhöhe 1 - 1,5 m, wenn sie noch wirksam sein sollte. Bei höheren Werten besteht die Gefahr einer Zerstörung der Sperren.)“

**Schell:** Ja, das sind die technischen - - aus der Betriebsanleitung der Sperren entnommen. So etwas macht zum Beispiel die Sonderstelle des Bundes; die berät uns dann. Wir wissen das eigentlich nicht in der ELG als Partner oder auch als Einzelvertreter. Diese Daten haben wir natürlich nicht zur Hand. Das lassen wir uns dann vorlegen, und das wird dann auf Plausibilität geprüft, und dann kommt man zu dem Ergebnis: Wir können das nicht als Partner empfehlen. - Denn diese Ölsperren sind auch nicht ganz billig. Und sie kann auch Nachteile haben nachher, in einer Endphase - nicht in der Anfangsphase -, daß sie eben auch zu starken Ölbelastungen führen kann. Das Wrack verschmiert und dergleichen. Die Probleme

hatten wir ja nachher, nicht in der Anfangsphase, aber in einer späteren Phase.

**Stellv. Vorsitzender:** Ja, ich stelle fest, im Protokoll vom 14.11., 12:15 Uhr:

„Die ELG spricht sich nach nochmaliger Prüfung gegen den Einsatz einer Hochseeölsperre um das Wrack „Pallas“ aus ... „

Hier verweisen Sie auf eine detaillierte Begründung in der Anlage. Von wem wurde die denn hier erneut in die Diskussion gebracht?

**Schell:** Diese Ölsperre - - Ich meine, das ist etwas sehr Bekanntes, daß man bei Ölunfällen immer als ersten Angriff mit Ölsperren operiert. Dieser Wunsch wurde uns hier aus der Leitungsebene übermittelt. Er wurde dann ganz normal formal als Antrag eingespült, auf dem dafür vorgesehenen Weg, das heißt über den Leiter hier des interministeriellen Ausschusses. Und auf dem gleichen Weg wurde das dann auch entsprechend beantwortet, mit dieser Antwort, mit diesem Beschluß: Nein, wir können die nicht - - Nicht als Gemeinschaftsaktion. Das ist nichts Schlimmes, wenn das anders gemacht wird. Das heißt dann eben nur, wir bezahlen nicht alle. Das muß dann das Land allein bezahlen. Und es ist ja auch so gemacht worden.

**Stellv. Vorsitzender:** Wie hoch sind die Kosten dafür gewesen?

**Schell:** Kann ich Ihnen nicht genau angeben. Ich meine, das ging kurz um die 100.000 DM oder so. Da kommen noch Entsorgungskosten hinzu. Ist nicht ganz billig.

**Stellv. Vorsitzender:** Die „Pallas“ ist dann „ingeschlingelt“ worden. Mit welchem Erfolg?

**Schell:** Darüber gibt es unterschiedliche Bewertungen. Die Bewertung der ELG ist so, daß der Erfolg sich in Grenzen hielt. Es gibt andere, die sprechen von einem 100%igen Erfolg. Es gibt darüber aber auch Bilder, und dann kann man sich da auch

selbst ein Bild von machen. Sie hat wenigstens kurzzeitig - das würde ich schon sagen - einen gewissen Erfolg, bis sie eben voll gesackt war, sich voll mit Öl, da unten in den Taschen, vollgehängt hatte, und dann war der Effekt weg. Dann hat sie möglicherweise sogar etwas behindert.

**Stellv. Vorsitzender:** Ist es richtig, daß diese Ölsperre auf Grund dann sich verschlechternder Wetterbedingungen zum Teil an der Bordwand der "Pallas" hing und im Heckbereich des Schiffes unter dem Heck und so im Grunde genommen ihre Wirkung ganz verloren hat?

**Schell:** Ja, die Wirkung war nach einiger Zeit nicht sehr überzeugend.

**Stellv. Vorsitzender:** Und wie ging es dann weiter?

**Schell:** Ich muß dazu sagen: Das ist natürlich das Risiko bei vielen dieser Maßnahmen, daß man mal etwas macht und auch etwas entscheidet, was sich nachher nicht so zu 100 Prozent bewährt. Auch die ELG hat Entscheidungen technischer Art getroffen und hat sie auch durchführen lassen, die sich nachher, in der Praxis, als nicht 100%ig herausgestellt haben. Wir haben mal einen Ölfangkorb konstruiert, weil das Öl an einer Stelle der "Pallas" herauskam. Da haben wir gesagt: Da muß man jetzt einen großen Korb vormachen, von außen vor in die Pumpe rein, und dann ziehen wir das so raus. Das wurde technisch als sinnvoll erachtet, wurde auch ganz schnell gemacht, in Wochenendarbeit, über Nacht. Hat auch gar nicht so wenig Geld gekostet. Aber der Effekt war dann äußerst begrenzt. Und auch nach kurzer Zeit war dieses Instrument dann abgerissen und kaputt. Also, ich sage - damit man das jetzt in die richtige Sparte hängt -: Der eine hat nun richtig entschieden; der andere hat möglicherweise einen falschen Vorschlag gemacht. - Wir haben auch eine weitere Entscheidung getroffen, die nur begrenzte Wirkung hatte. Das war ein sogenannter Sicherungskorb um den Skimmer, weil wir immer Probleme hatten, Öl abzuskimmen. Skimmer

sind solche Methoden oder technische Verfahren, um an Öl heranzukommen, wenn es auf der Oberfläche schwimmt. Weil in den Laderäumen viel Holz war, haben wir dann einen Fangkorb konstruiert - mit viel Aufwand -, der auch nur eine Standzeit von drei Tagen hatte. Dann war der Effekt auch kaputt. Sie sehen, das sind Versuche, die auch unter Ingenieuren, auch unter Fachleuten passieren - auch mit dem Kapitän Möller -, die dann am Ende, wenn man den Strich zieht, einen sagen lassen: Na ja, das hättest du eigentlich auch sein lassen können. - Aber man versucht ja alles in solchen Situationen, um eine günstige Entwicklung hinzukriegen, und da kann es eben auch zu Mißerfolgen kommen, mit der Ölsperre, mit dem Fangkorb, mit dem Schutzkorb. Insofern sind wir da in guter Gesellschaft.

**Stellv. Vorsitzender:** Herr Schell, Sie haben am 20.11. den Krisenstab und am 23.11. ihn noch einmal aufgefordert, diese Ölsperre dringend wieder zu entfernen,

„da von dieser nicht nur Behinderungen, ggf. Gefährdungen ausgehen ..., sondern durch diese bei höherem Wellengang auch nicht unerhebliche Ölverunreinigungen des Decks der "Pallas" hervorgerufen wurden. Hinsichtlich dieser Verunreinigung beschließt die ELG, die Fa. Wijsmuller aufzufordern, umgehend eine Reinigung mit Dampf, Absorptionsmitteln vorzunehmen, um auszuschließen, daß das Öl durch Wellengang abgespült wird und Beeinträchtigungen der Arbeitssicherheit ... fortbestehen.“

Sind denn durch diese Beeinträchtigungen der Arbeitssicherheit notwendige Maßnahmen verzögert worden?

**Schell:** Nein, das kann man sicher so nicht sagen. Nur, die Arbeitssicherheit war natürlich - - Es war ein Stückchen mehr Unsicherheit auf dem Schiff. Das ganze Schiff war eine unsichere Arbeitsplattform, in höchstem Maße gefährlich für jeden, der darauf arbeitet. Hier kam eben etwas hinzu,

und es war ein kleiner Baustein, wo wir sagen: Hier kann man noch etwas machen. - Das ist dann ja auch geschehen, und dadurch wurden die Planken oben wenigstens dann anschließend etwas sauberer.

**Stellv. Vorsitzender:** Die Ölsperre ist dann - -

**Schell:** Die Ölsperre ist dann den Weg der Entsorgung gegangen.

**Stellv. Vorsitzender:** Herr Schell, die ELG ist ja im Laufe ihrer Tätigkeit kräftig in Kritik gekommen. Es wurde mehrfach öffentlich deutlich gemacht, daß der ganze Apparat zu schwerfällig sei, nicht in der Lage sei, das anstehende Problem zeitnah und effektiv zu "handeln". Es ist von Vertretern - - Zum Beispiel zitiere ich mal den Herrn Donnermeyer aus dem Bundesverkehrsministerium, der sagte: Wir müssen uns überlegen, ob das Konzept nicht stimmt oder nur schlecht angewandt worden ist. Meine Frage: Halten Sie das ELG-Konzept für ein richtiges Konzept, oder wo haben sich die Schwachstellen und die Schwächen dieses Konzeptes gezeigt?

**Schell:** Ich darf vielleicht dazu sagen - Sie haben ja die Daten vorliegen; diese Schlüsselentscheidung, Brand oder Konzeption Freischleppen; Konzeption Brandbekämpfung, Konzeption Bergeauftrag -: Es ist schwer vorstellbar, daß mit irgendeinem anderen Leitungsgremium schneller Entscheidungen hätten herbeigeführt werden können. Die ELG zeichnete sich dadurch aus, daß sie äußerst kreativ ist und sich sehr kurzfristig auf sich ändernde Situationen einstellen kann und die Entscheidungen auch getroffen werden. Die ELG war zu keinem Zeitpunkt ein Debattierverein, wo jetzt also Ländervertreter saßen und da herumdiskutiert haben, damit irgendwie etwas passiert, sondern sie zeichnete sich eben dadurch aus, daß sie schnell entschieden hat und effektiv entschieden hat. Was dazu kommt: Im Gegensatz zu diesen auf eine Person fixierten Leitungsstäben innerhalb eines Landes hatten wir eben - und das ist das Einmalige an die-

ser ELG - den Zugriff auf Fachexperten in allen Ländern und beim Bund sofort und direkt. Das ist etwas, von dem wir Gebrauch gemacht haben, im Zuge der Beratungen. Wir haben verschiedene Bundesstellen laufend konsultiert; wir haben direkt insbesondere vertiefenden Kontakt mit Hamburg gehabt durch den ELG-Vertreter. Wir konnten das ganze Wissen von Hamburg auf dem Gebiet des Katastrophenschutzes und der Abwehr mit einspeisen und dort auch die Fachdienststellen ansprechen. Insofern ist diese Kritik nicht nachvollziehbar. Was nachvollziehbar ist, ist, daß die Umsetzung - jetzt heißt es in den Protokollen immer: wetterbedingt oder entsprechend den Seeangangsverhältnissen oder von Flut und Ebbe - natürlich an Zeitabläufe gebunden war, die wir durch Entscheidungen hätten auch nicht beschleunigen können. Also, die Entscheidungen sind schnell geflossen; die Umsetzung war, situationsbedingt, eben entsprechend langsam und schwierig. Da konnten wir dann auch nichts machen. Aber an die Kritik sollte man im Anschluß, wenn man das alles abgeschlossen hat, sehr, sehr sorgfältig herangehen, ob man dieses Instrument, was sich in Jahren entwickelt hat, was in den Nachbarländern als Beispiel angenommen wird - - ob man meint, man hätte hier etwas Besseres. Das will ich erst mal sehen. Es gibt sicher in der Führungsmöglichkeit in den Übergangsverhältnissen von Havariefall draußen auf See bis zum ELG-Fall, in dieser Übergangszeit, sicher manche Sachen, die zu verbessern sind. Auch was den Führungskörper anbetrifft, kann man manches machen.

Sie kriegen oder Ihnen steht in Kürze der sogenannte ELG-Bericht (vorläufig) - der Fall ist ja noch nicht zu Ende - zur Verfügung. Darin sind eine Fülle von Anregungen enthalten aus der Arbeit der ELG, allerdings nicht - das sage ich gleich - als Fundamentalkritik nach dem Motto: "Das ist ja nur eine Quasselbude", sondern substantieller Art.

**Stellv. Vorsitzender:** Herr Schell, wann wird denn mit diesem Bericht zu rechnen sein?

**Schell:** Dieser Bericht liegt mir als Entwurf seit dem Wochenende vor. Ich vermute, daß Sie ihn - - Er muß dann noch, wie es so schön heißt, eine gewisse Abstimmung erfahren. Das ist in dem Koordinierungsausschuß der ELG abgesprochen, das heißt zwischen den Ländern. Ich schätze, daß er in 14 Tagen da ist, und dann finden Sie da auf über 120 Seiten sehr viel Hintergrundinformationen und sehr viel Detailinformationen.

**Stellv. Vorsitzender:** Herr Vorsitzender, ich bitte, daß wir sicherstellen, daß der Ausschuß diesen Bericht dann auch noch zugeleitet bekommt.

Herr Schell, Frau Simonis hatte sich ja im ZDF auch geäußert und gesagt, die ELG sei so nicht brauchbar und damit zu teuer und überflüssig. Darauf hat die ELG reagiert. Hier, in einer „dpa“-Meldung vom 19. November 98 heißt es: Die ELG bedauere, daß sich keiner der politisch Verantwortlichen ein Bild über die Arbeit des Stabes gemacht habe, gleichzeitig aber Äußerungen gemacht worden seien, die keiner genaueren Überprüfung standhielten. Die ELG-Konzeption habe sich in der Vergangenheit und auch im Fall der „Pallas“-Havarie bewährt. Dann wörtlich: Wir sind nicht die Götter; wir sind gebunden an nationale und internationale Vorschriften und an gewisse Haushaltsrestriktionen. Davon sind wir nicht frei, aber wir hätten frei gemacht werden können, wenn irgendeiner der politisch Verantwortlichen zum richtigen Zeitpunkt und nicht erst hinterher hier eingegriffen hätte. Derartige Anrufe und Anfragen haben wir von der gesamten politischen Leitungsebene nicht gehabt. - Das ist ja sehr massiv, was dort ein Sprecher der ELG von sich gegeben hat. Können Sie zu dieser Kritik noch was sagen?

**Schell:** Ja, das ist ja im Prinzip etwas Unerhörtes, daß Mitarbeiter - wir sind schließlich alle Mitarbeiter von Landesverwaltungen, von Ministerialverwaltungen -, daß wir uns

- ich sage: nach Dienstschluß; es war nicht während einer ELG-Sitzung, als wir etwas anderes zu beschließen hatten - mit diesen Aussagen auseinanderzusetzen hatten und dann die Ministerpräsidentin dieses Landes gemeinsam angeschrieben haben, etwa in dem Tenor, den Sie sagten. Dieser Brief ist am 19.11. an die Ministerpräsidentin per Fax gegangen, weil wir uns doch hier sehr angegriffen fühlten, ohne daß die Leitungsebenen, wo auch immer, sich um unsere Arbeit in irgendeiner Weise mal gekümmert haben. Das trifft einen schon, wenn man dort tagelang und nachher - im Endeffekt - wochenlang sitzt, in einem Hotelzimmer wohnt, mit sehr schlechten Versorgungsmöglichkeiten über den ganzen Tag - das sind ja alles gewisse Mängel dieser Institution -, wenn man dann so etwas erfährt. Das stimmt einen schon merkwürdig. Denn wir haben wirklich - jeder; das kann ich für jedes Mitglied der ELG sagen - unser volles Wissen in die Bewältigung dieser Havarie hineingegeben. Was da gefordert wurde, einschließlich der Verhandlung in englischer Sprache auf einem Gebiet, mit dem man nun nicht täglich umzugehen hat, wie Bergegeschäft, das hätte eigentlich auch erwarten lassen, wenigstens daß der Ausdruck, der hier dann zum Ausdruck gebracht wurde mit diesem Schreiben - - Das Schreiben ist dann am 21. Dezember beantwortet worden.

**Vorsitzender:** Dieses Schreiben ist auch Inhalt der „dpa“-Meldung, die der Abgeordnete Maurus zitiert hatte?

**Schell:** Ja.

**Stellv. Vorsitzender:** Also, dieses Schreiben ist auch in den Unterlagen da. Wir werden das nachher noch nachreichen und als Beweismittel hier noch mit einführen.

**Schell:** Das ist so ähnlich, als wenn man in einem Unternehmen - Sie alle sind ja in einem Unternehmen - ist, und dann erwartet man eigentlich, daß der Vorstandsvorsitzende natürlich auch das Produkt, was man da abliefern, nun nicht unbedingt - - Das ist, ob

als Piëch seinen Volkswagen schlechtmacht. Das ist nicht so gut.

**Stellv. Vorsitzender:** Herr Schell, wie waren Sie denn auf die Aufgabe in der ELG vorbereitet?

**Schell:** Auf die Aufgaben war jeder der ELG-Mitglieder in unterschiedlicher Weise vorbereitet. Ich mache diese Arbeit ja seit einigen Jahren. Alle Mitglieder der ELG kennen sich durch normale Zusammenarbeit. Ich muß ja sagen: Der Havariefall ist anders als beim Unfall auf dem Land ein seltenes Ereignis. Man kann das also kaum in Standardlagen nachspielen. Man kann gewisse Strukturen darstellen, aber jeder Havariefall läuft ganz anders, läuft über lange Zeit. Insofern führt es auch zu nichts, wenn man meint, man müsse jetzt permanent darauf geschult werden. Wenn der ELG-Fall eintritt, der richtige, wie jetzt, sind im Zweifelsfall da Leute am Werken, die dann eben auch gerade wieder neu sind. Insofern muß man sich ständig mit dieser Situation auseinandersetzen. Was man in diese Situation mit einbringt, ist die Vorausbildung, die man selber hat, die Vorausbildung der Kollegen, der Rückgriff auf die Sonderstellen und der Rückgriff auf Sachverständige, der unbegrenzt jederzeit möglich ist und war. Das ist unsere Methode, wie wir an diesen Fall herangegangen sind. Ich selbst bin von Haus aus Wasserwirtschaftler - aber das sagt nicht alles -, Verfahreningenieur, speziell für Fragen der Gewässergüte in Verfahrenstechnik. Das ist also ein Bereich, den ich abdecke, und das ist ein ganz entscheidender Bereich hierbei, wenn es um verfahrenstechnische Zusammenhänge geht. Das spielt auch bei der Brandbekämpfung und bei der Beurteilung - Einsatz von Schaummitteln und dergleichen - eine Rolle und bei der Beurteilung von Abläufen. Die anderen Kollegen: Einer war zum Beispiel Vollchemiker, den wir da eingebracht haben; eine weitere Kollegin war junge Assessorin, die vorher einen Lehrgang in Oslo gemacht hatte im Rahmen des EU-Projektes über die Fortbildung von solchen Kräften. Ja, und so waren wir eben

unterschiedlich zusammengesetzt. Es gab einen Maschinenbau - - einen Schiffbauingenieur, den wir dabei hatten. Dazu die Nautiker auf der Bundesseite. Alles A6 oder C6. Jetzt muß ich mal nachdenken, was das ist. Ich glaube, C6, die Patentinhaber.

(Abg. Benker: Die Nautiker haben das A, und die Techniker haben das C!)

- Also das A. Dann ist es A6.

(Abg. Benker: Das heutige AG und das frühere A6!)

- Ja, ja. Also, A6 - - Ich habe gelernt hierbei: Das ist ganz wichtig; das ist erst die hohe Weihe. Dann kann man mitreden, wenn man das hat. Das wissen wir von den Nautikervereinen aus Friesland und auch von anderen: Ohne A6 läuft da nichts. Die hatten wir aber auch am Tisch.

**Stellv. Vorsitzender:** Herr Schell, gehe ich recht in der Annahme, daß dann im Grunde genommen diese Mitglieder der ELG aus dem Stand heraus diese Havarie bewältigen mußten?

**Schell:** Ja, so ist es. Es gab eine Vorübung mal - - Oder es gab Vorinformationen dort. Wir waren auch zusammengerufen - das war ein Jahr vorher, um uns mit neuen Verfahren dort vertraut zu machen und das kennenzulernen. Ansonsten sind wir ganz normal in dem Beratungsgeschäft tätig. Aber den scharfen Havariefall kann man eben auch nicht üben.

**Stellv. Vorsitzender:** Sie haben eben noch einmal auf die Bedeutung auch Ihrer Berater dort in der ELG hingewiesen. Gibt es denn dann - - Sind die zumindest für verschiedene Fälle gelistet, oder müssen Sie sich diese Berater auch von Fall zu Fall dann zusammensuchen?

**Schell:** Entsprechend dem Ereignis. Wir haben eine sehr dicke Liste des Bundes, auf wen wir zurückgreifen können, wenn es um Spezialfragen geht, insbesondere Fragen Wassergefährdung, Gewässergüte und der-

gleichen. Das ist ein Buch, das regelmäßig fortgeschrieben wird. Das gehört zu unseren Alarmplänen. In den Sonderstellen werden die Listen von Sachverständigen geführt, von Havariesachverständigen, Sachverständigen für chemische Analysen und dergleichen. Diese Bücher liegen alle vor. Das ist in der Seefahrt, in der Hafenwirtschaft in einem Ausmaß organisiert, was ich eigentlich in dieser Form erst jetzt kennengelernt habe. Rund um die Uhr sind viele dieser Sachverständigen erreichbar. Das haben Sie sonst nirgends.

**Stellv. Vorsitzender:** Diesen Brandschutzsachverständigen oder die Dienststelle haben Sie dort auch in den Unterlagen gefunden?

**Schell:** Nein, der Herr Korvettenkapitän Körner ist uns hier aus Schleswig-Holstein übermittelt worden, weil er an der Technischen Marineschule ist. Diese Schule macht auch die Ausbildung für zivile Feuerwehren; das läuft alles dort in Neustadt. So ist dieser Name dann zu uns gekommen, und dann haben wir Kontakt aufgenommen, auf eine etwas umständliche Art und Weise. Aber das hat dann alles geklappt. Er war dann auch am Montag, um 9 oder 10 Uhr da, an Ort und Stelle.

**Vorsitzender:** Herr von Hielmcrone. - Darf ich mal zunächst abschätzen, wie der Fragebedarf der Fraktionen ist, damit wir uns einigen können? Denn wir haben intern für heute nachmittag zunächst Herrn Kesting vorgesehen. Ich möchte das irgendwie geklärt haben. Oder sollen wir hier zunächst eine Mittagspause machen?

**Abg. Dr. von Hielmcrone:** Wir haben sicherlich Fragebedarf. Das wird Herr Abgeordneter Benker für mich wahrnehmen, weil ich die ganze Zeit eben nicht hier war.

**Vorsitzender:** Herr Hentschel, gibt es bei Ihnen auch Fragebedarf? - Ich will niemanden drängen.

**Abg. Hentschel:** Ich habe nur zwei kleine Fragen; darauf könnte ich auch verzichten.

**Vorsitzender:** Gut. Frau Happach-Kasan?

**Abg. Dr. Happach-Kasan:** Ich hätte Fragen.

**Vorsitzender:** Okay. Herr Benker.

**Abg. Benker:** Herr Schlie hat noch nicht.

(Abg. Schlie: Wenn Sie es wahrnehmen, machen Sie es! Nach den Gesetzen sind die Obleute in der Reihenfolge dran! Wenn Herr von Hielmcrone das nicht wahrnehmen will, dann bin ich dran! So ist das!)

**Abg. Dr. von Hielmcrone:** Nein, so ist es eben nicht. Herr Abgeordneter, ich sehe, Sie sind falsch informiert. Das Fragerecht steht den Fraktionen zu in der Reihenfolge, und nicht unbedingt den Obleuten. Ich kann also normalerweise sagen: Ich nehme das Fragerecht meiner Fraktion für mich an erster Stelle in Anspruch. - Ich kann aber auch sagen: Das Fragerecht für meine Fraktion wird jetzt zunächst von Herrn Benker wahrgenommen. Gucken Sie in das Gesetz! Dann können Sie sich davon überzeugen.

(Abg. Schlie: Wenn Sie der Meinung sind! Das ist im Widerspruch zum Gesetz!)

- Entschuldigen Sie bitte, ich bin nicht dieser Meinung. Das ist ganz klar im Gesetz geregelt.

**Vorsitzender:** Gut, dann unterbrechen wir hier die Einvernahme der Auskunftsperson Schell und setzen diese um 14:30 Uhr fort. Ich habe eine positive Nachricht an die Obleute: Ich bitte sie, zunächst um 14 Uhr mit mir zu einer internen Besprechung zusammenzukommen.

Darf ich noch einmal abschließend feststellen? Um 14:30 Uhr kommt Herr Schell zur weiteren öffentlichen Einvernahme, und um 14 Uhr treffen sich hier im Raum die Obleute der Fraktionen. Ich bitte sie, auch ihre leitenden Mitarbeiter oder Mitarbeiterinnen

mitzubringen, weil wir geschäftliche Belange besprechen wollen.

Danke schön, Herr Schell.

**Abg. Schlie:** Zum Ablauf: Irgendwo ist das ja auch eine Frage der Zeitplanung, Herr Hinz. Wir hatten eigentlich für 14:30 Uhr Herrn Kesting vorgesehen. Es ist logisch, daß wir auf Grund der zeitlichen Verzögerung jetzt Herrn Schell um 14:30 Uhr befragen. Unsere Zeitplanung ist nicht so, daß wir heute anschließend - ich sage einmal: um 15 oder 16 Uhr - noch Herrn Kesting befragen können. Das klappt dann mit uns nicht.

**Vorsitzender:** Es ist selbstverständlich richtig, daß wir Herrn Kesting bitten, am 10. Mai zu kommen. Dann werden wir auch Herrn Professor Clausen haben. Das müssen wir dann auch noch machen. Denn wir müssen auch noch den eingegangenen Beweis Antrag und das Ergebnis des Obleute-Gesprächs in interner Sitzung nach der abschließenden Zeugeneinvernahme von Herrn Schell behandeln. Ich bitte, darauf zu achten.

Wir machen jetzt Mittagspause. Die Obleute wollen sich bitte um 14 Uhr mit ihren leitenden Mitarbeitern oder Mitarbeiterinnen hier einfinden. - Danke schön.

(Unterbrechung: 12:49 bis 14:36 Uhr)

**Vorsitzender:** Meine sehr verehrten Damen und Herren, wir setzen die Einvernahme der Auskunftsperson - das ist Herr Schell - fort.

In der Reihenfolge der Fragerunde ist dann zunächst die SPD-Fraktion mit ihren Fragen an Herrn Schell dran. Herr Benker!

**Abg. Benker:** Ich habe eine Frage, und zwar zu dem Verfahren bei der Übergabe in der ELG. Sie haben gesagt, das war Herr Gress vorher. Dann haben Sie am - - bis - - Sie haben am 31.10. übernommen.

**Vorsitzender:** Entschuldigung, Kollege Benker: Grett; Dr. Grett muß das sein.

**Abg. Benker:** Grett. Dann ist das Grett; ist in Ordnung. Entschuldigung, falsch verstanden.

Sie haben am 05.11. dann den ELG-Vorsitz übernommen. Gibt es dazu eine Übergabeverhandlung? Wird das mündlich - - Oder arbeiten Sie sich dann vor Ort ein, oder treffen Sie sich mit dem Vorgänger - in Anführungszeichen - gar nicht?

**Schell:** Das geht kontinuierlich. Ich war ja vorher da, und dann übernimmt man den Job.

**Abg. Benker:** Nein, vor dem 31.10. waren Sie nicht da.

**Schell:** Ach so, da. Nein. Dann hört man eine Weile zu; da war ich nur normales Mitglied und sitze in der zweiten Reihe, nicht in der ersten Reihe am Tisch, und dann geht das nahtlos.

**Abg. Benker:** Aber mit Herrn Grett haben Sie nicht gesprochen?

**Schell:** Ja, natürlich. Der war ja da; der ist ja nicht gleich nach Hause gefahren, als ich kam.

**Abg. Benker:** Ach so. Das wollte ich wissen.

**Schell:** Nein, das geht ganz normal, wie man sich das einfacher nicht vorstellen kann.

**Abg. Benker:** Das wollte ich wissen, daß eine Übergabe stattfindet, nicht daß man da praktisch - -

**Schell:** Keine formale Übergabe. Man ist einfach da; man kriegt alles mit. Man guckt rein in die Protokolle von gestern und vorgestern, und das war es auch schon.

**Abg. Benker:** Gut. - Zweite Frage. Ich habe das richtig verstanden hinsichtlich der 85 %, das sind nicht nur die strukturellen Kosten, also für die ELG im Dauerbetrieb, sondern auch die Einsatzleitungskosten, also für die Maßnahmen, die dort von der ELG be-

geschlossen werden, auch wenn sie dann letztlich - wie Sie ausführten - von einer Behörde umzusetzen sind?

**Schell:** Ja. Alles, was unter den Beschluß - deshalb sind die Beschlüsse so wichtig - - Nur was mit irgendeinem Beschluß belegt ist, geht nachher in die Teilungsmasse ein. Da muß man aufpassen, -

**Abg. Benker:** Sie hatten ja - -

**Schell:** - daß nichts extra gemacht wird. Wenn das was extra ist, haben die Pech gehabt; dann wird das nicht bezahlt.

**Abg. Benker:** Gut. - Wer macht eigentlich die Rechnungsprüfung, wenn sich hinterher die ELG wieder auflöst?

**Schell:** Die Rechnungsprüfung wird, soweit die Kosten beim Umwelt - - bei - - in Husum angefallen sind, dort vom Amt gemacht, durchgeführt und geht über uns an die Zahlstelle bei der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung in Cuxhaven. Also, wir machen sachlich - - oder die Kollegen vor Ort machen es sachlich richtig.

**Abg. Benker:** Ach so; okay. - Sie hatten gesagt, daß es ja nun Konsensentscheidungen - - waren überall vorhanden bis auf einen Fall. Das ist schon nachgefragt worden von Herrn Maurus hinsichtlich der Schlengel. Trotzdem noch mal die Nachfrage: Der Kapitän Niklas hat ausgesagt, daß ohne diese Schlengel das nicht funktioniert hätte mit der Ölaufnahme. Sie sagen, der Erfolg wäre in Grenzen. Haben Sie das vom Schreibtisch her beurteilt, und der Herr Niklas vor Ort, oder wie hat das funktioniert?

**Schell:** Nein, wir haben das - - Wir waren natürlich auch - - Wir waren uns unserer Einschätzung sehr sicher, muß ich sagen, weil die Zahlen das auch eindeutig hergaben. Das konnte im Prinzip nicht - in Anführungsstrichen - sehr gut gehen. Wir haben das dann natürlich aus der Luft beobachtet und haben entsprechende Videodokumentationen. Es ist natürlich nicht so sonderlich

angenehm, wenn man weiß, man ist hier im Widerspruch und im Gegensatz zu einer von höchster Stelle so vorgesehenen technischen Lösung; das ist ganz klar. Aber davon haben wir uns überzeugt. Aber ich habe auch darauf hingewiesen, daß es andere Kollegen gab - - Dazu gehört auch der Kapitän - er hat sie ja selbst mit ausgelegt -, der davon überzeugt war, von seiner - auch seemännischen - Leistung; denn es war auch gar nicht so einfach, die da hinzukriegen.

**Abg. Benker:** Das ist schon richtig, wenn man mal eine Entscheidung nicht getroffen hat, wie Sie - Sie schildern es ja so -, und der andere hat die Entscheidung und führt sie durch, daß man dann subjektiv jeweils in seiner Entscheidung beeinflusst ist. Trotzdem wiederhole ich die Aussage, daß ein großer Umfang des Öls hätte nicht eingefangen werden können, wenn es diese Ölschlengel nicht gegeben hätte.

**Schell:** Das haben wir anders gesehen. Die Luftaufnahmen belegen das nicht. Die Ölsperre wurde auf breiter Front unterlaufen, und es ist da genauso eine Fahne entstanden, die hinterher, nach der Ölsperre aufgefangen wurde, als wenn die Ölsperre nicht dagewesen wäre. Also, da ist kein großer - - Das ist Fachspekulation. Die sogenannte Leitwirkung des Öls mit dem Austritt an einer Stelle, die haben wir so nicht sehen können aus der Luft.

**Abg. Benker:** Aus der Luft, können Sie da auch die Dicke einer solchen Schicht feststellen?

**Schell:** Nein, das ist sehr schwierig festzustellen. Da gehört sehr viel Erfahrung zu. Man kann nur an der Farbzusammensetzung sehen, um welches Öl es sich handelt, ob Dieselöl oder dieses sogenannte Ifo-Öl, dies Schweröl; das kann man schon sehen. An der schillernden Farbe kann man das auch sehen.

**Abg. Benker:** Gut. Wenn doch Öl der molekularen Ausbreitung unterliegt, dann kann es doch durchaus sein, daß ich - - 30 cm

Ölschicht abgefangen worden sind innerhalb des Ölschlengels und 1 cm außerhalb des Ölschlengels, so daß ich dann durchaus einen Unterschied sehe.

**Schell:** Wir haben nur gesehen, daß - - Die Ölsperre wurde auf breiter Front unterlaufen, und hinterher kam es wieder genauso raus, und es kam die sogenannte Fahne, und die Fahne mußte man dann aufnehmen. Die wäre auch ohne den Schlengel genauso eingetreten; hätten wir es auch aufgenommen. Aber, okay, wie gesagt, es gibt auch Fachkollegen oder - sagen wir mal - nautisches Personal, was dem eine gewisse Lenkwirkung zubilligt. Aber die gravierenden negativen Folgen, die waren ja nicht in der ersten Zeit, sondern kamen erst nach einigen Tagen, als sie eben auch erschöpft war, die Leistungsfähigkeit dieser Ölsperre, und als sie dann nur noch Ärger machte, weil sie auch das Arbeiten behinderte.

**Abg. Benker:** Dann muß sie auch weg. - Noch eine andere Frage, und zwar: Sie hatten an einer Stelle gesagt, da es ein konsensualer Prozeß ist, in dem Sie arbeiten; es hätte sich verboten, Weisungen zu empfangen. Aber Anregungen hat man doch durchaus von den verschiedenen Fachleuten und - jetzt sage ich mal - auch von den Fachbehörden des Landes auch gegeben - - aufgenommen?

**Schell:** Anregungen in dem Sinne eigentlich nicht. Wir haben da vollkommen immer eigene Lagebeurteilungen durchgeführt. Was wir bekommen haben - aber das ist auch ganz normal in solchen Fällen -, ist eine Fülle von Anregungen von außerhalb der Landesregierung und - Gremien gar nicht - Personen, die wir nicht kannten, die wir dann einzeln etwa gesammelt haben. Aber das waren meist so Vorstellungen, wie sie bei jedem schwierigen Unfallgeschehen von außen kommen. Da gibt es immer Leute, die eigene Vorschläge haben und die meist nur sehr wenig mit der Realität zu tun haben. Aus der Landesregierung selbst gab es eigentlich keine Anregungen, sondern nur fachlichen

Austausch, Lagebeurteilung, und aus der Lagebeurteilung resultieren dann Anforderungen. Über die haben wir uns natürlich nicht nur schriftlich unterhalten, sondern in einem hohen Maße auch telefonisch.

**Abg. Benker:** Okay. Danke schön.

**Vorsitzender:** Herr Schlie!

**Abg. Schlie:** Herr Schell, Sie sagten eben, daß bei der Beurteilung der Ölausbreitung zu dem Zeitpunkt, als der Schlengel ausgelegt wurde, Sie unter anderem zurückgegriffen haben auch auf Videoaufnahmen. Woher stammen diese Videoaufnahmen? Wer hat die gemacht?

**Schell:** Das sind Videoaufnahmen, die haben die ganze Arbeit - - Sowie ein Hubschrauber in unserem Auftrag, von der ELG, von Cuxhaven aufgestiegen ist zur Lageerfassung und Lagelenkung, haben wir immer Videoaufnahmen gemacht. Das sind also Aufnahmen der ELG, die dort von einem Mitarbeiter der Sonderstelle „Länder“, der die Dokumentation verwaltet hat - - gemacht hat. Ganz gezielt hat man das - -

**Abg. Schlie:** Die sind auch dokumentiert nach wie vor?

**Schell:** Die sind auch dokumentiert. Die kann man auch abfordern und dann sich ansehen.

**Abg. Schlie:** Danke. - Herr Schell, dann zu den Kosten, zur Kostensituation. Sie sagten vorhin sinngemäß, daß die Finanzmittel bei den Entscheidungen der ELG keine Rolle gespielt haben. Wie sieht es denn dann mit diesen Einschränkungen aus bei Punkt 10 der ELG-Richtlinie und § 5 Abs. 9 der ELG-Vereinbarung, nach dem der Kostenschlüssel - - Ich lese es am besten mal vor:

„Bei Maßnahmen, deren Kosten voraussichtlich die zur Verfügung stehenden Ausgabenmittel übersteigen (überplanmäßige Ausgaben), ist für die übersteigenden Beträge entsprechend dem Kostenschlüssel die Ein-

willigung durch die bei den Partnern hierfür zuständigen Stellen herbeizuführen (§ 37 Bundes- bzw. Landeshaushaltsordnung).“

**Schell:** Das ist passiert. Wir haben dann einen sogenannten Kassensturz gemacht bei der ELG in Cuxhaven. Das hat die Mitarbeiterin des Wasser- und Schiffsamtes Cuxhaven - bei der wird die Kasse geführt oder die Haushaltsliste - - Daraus ergaben sich die Anforderungen an die Länder. Die sind dann im entsprechenden Umfang von uns weitergegeben worden an die zuständigen Haushaltsreferenten jeweils in den Umweltressorts. Dann wurde dafür gesorgt, daß das eben abgewickelt werden kann. Damit war die Aufgabe der ELG erledigt. Wo die das dann - - Wie die das hausintern geregelt haben, hat uns nicht mehr interessiert.

**Abg. Schlie:** Es hat aber nie irgendwo eine Rückkoppelung zu Ihnen dann wieder gegeben, wo gesagt worden ist, hier sei nun ein bestimmter Grenzwert überschritten, -

**Schell:** Nein.

**Abg. Schlie:** - und es müßte dann erst entsprechend - -

**Schell:** Es gibt keinen Grenzwert. Die ELG-Richtlinie sieht einen Grenzwert nicht vor. Der Schadensfall ist zu regeln und in Ordnung zu bringen. Daß - sagen wir mal - nicht unermessliche Kosten anfallen, das ist klar. Aber wenn Sie die Summe jetzt sehen - wir sind im Moment bei 20 Millionen -, das ist immer noch nichts, wenn Sie die Länderanteile dann da - - das runterdividieren, was so ein Land restlos aus dem Ruder wirft. Selbst Bremen hatte da keine Probleme.

**Abg. Schlie:** Dann würde ich gerne kommen zur Arbeitsweise der ELG. Sie haben vorhin deutlich gemacht, daß es keine Weisung vom Ministerium, Umweltministerium, gab. Ich habe Sie eben jetzt richtig verstanden: Auch keine Anregungen oder Vorschläge? Außer dieser einen Sache mit dem Schlengel. Das ist ja nun - -

**Schell:** Nein. Es gab nur die rein fachlichen Abstimmungen. Wenn gesagt wurde: Vor Ort wollen wir jetzt dieses machen - - Wir hatten ja - Sie finden das bei den Unterlagen - eine gewisse Kompetenzabgrenzung, die das deutlich macht, wie in diesen etwas schwierigen Fragen zu verfahren ist. Das setzt natürlich voraus auch eigene Lagebeurteilungen hier in dem Stab beim Innenminister. Daß daraus eigene Vorschläge sich entwickeln können, die uns dann nahezu bringen sind - - und wir gesagt haben: „Okay, das scheint sinnvoll zu sein; das decken wir mit einem Beschluß ab.“ Das ist etwa der Weg gewesen.

Oder auch Oberwasserschiffe oder Ölaufangschiffe jetzt von dort nach dort zu nehmen. - Wenn Sie hingucken: Wir haben ja einen sehr starken Schiffsaufmarsch dort gehabt. Wir haben nahezu alles in diesen Bereich geworfen, was die Bund-Länder gemeinsam haben, einschließlich der Schiffe aus der Ostsee. Das geht natürlich zum Teil zurück auf Anregungen, die hier auch aus dem Stab kamen, aber die wir da mit eingebaut haben.

**Abg. Schlie:** Gut. Ja, das ist klar. Aber konkrete, explizite Vorschläge zur Gefahrenabwehr, die hat es nicht gegeben?

**Schell:** Nein. Dafür sind wir selbst zuständig, und das bilden wir uns auch ein, daß wir das voll im Griff hatten. Da gab es auch keine - sagen wir mal - Wissensdefizite auf unserer Seite, was wir nicht hätten abdecken können.

**Abg. Schlie:** Wann ist denn das - - Ein anderer Themenbereich jetzt. Sie sprachen auch vorhin über die unterschiedlichen Phasen der strategischen Ausrichtung, Bergungskonzept, Brandbekämpfungskonzept. Wann ist denn das erste Mal in der ELG über ein Brandbekämpfungskonzept gesprochen worden?

**Schell:** Über ein Brandbekämpfungskonzept haben wir gesprochen am 09.11., Brandschutzbericht - - ja, 09.11. Vormittags ist

diese - - Das muß am Montag gewesen sein; ich habe jetzt nicht in meinen Kalender geguckt. Da ist das Konzept erörtert worden, und abends ist der Vertrag abgeschlossen - - wobei ich der Deutlichkeit halber - damit das auch wirklich deutlich wird, was wir dort gemacht haben - - Wir haben keinen Auftrag erteilt zur Brandbekämpfung, sondern der Auftrag lautet - das zeigt das sehr deutlich - - Das ist ein Auftrag über Pumpen und ähnliche praktische Zusammenarbeit: „Pumping and similar services agreement“ heißt das ganze Ding. Dann ist erst da unter im Absatz gesagt, wozu eigentlich dieses Pumping and - - geht. Das heißt, Grundlage ist Pumping; es ging um Pumpen, um Wasser reinpumpen, um gelenktes Absenken des Schiffes und damit auch Auslöschen der Flammen. Erst in den Folgeabsätzen ist dann die Rede, daß es hier - - mit höchsten Anstrengungen das Feuer auszumachen ist. Aber die Überschrift lautet nicht: Auftrag zur Brandbekämpfung.

**Abg. Schlie:** Ist der - -

**Schell:** Das zeigt also deutlich: Wir haben eine andere Vorstellung. Das hat sich geändert, nachdem das Schiff nun festlag und Öl rauslief.

**Abg. Schlie:** Nach dem 09.11.?

**Schell:** Ja.

**Abg. Schlie:** Ist denn am - - mit dem Reeder in irgendeiner Form seitens der ELG über ein Brandbekämpfungskonzept gesprochen worden?

**Schell:** Der Reeder konnte bis dahin - - Ja, mit dem Reeder ist auch darüber gesprochen worden. Der hatte ja die Firma Wijsmuller ohnehin angeheuert, auch für die Brandbekämpfung; das war seine Entscheidung. Mit dem Reeder hat der - - das war in der Phase, als der - - wir noch davon ausgingen, man kriegt das Schiff frei - lautete das Brandbekämpfungskonzept nach Cuxhaven an einen safe haven - wie es so schön heißt, sicherer

Hafen -, an einen festgelegten Punkt und dort alles Weitere erledigen.

Das hatte ich aber heute morgen schon erläutert. Also, die Anstrengung des Reeders ging nicht darauf hinaus, jetzt - wenigstens war sie für uns nicht mehr erkennbar - Brandbekämpfung noch vor Ort zu machen. Das ist auch wahrscheinlich der Grund gewesen, daß er ausgestiegen ist aus dem ganzen Verfahren. Reeder und Versicherer haben ja das Handtuch geworfen zu einem bestimmten Zeitpunkt. Das scheiterte wahrscheinlich, weil der Reeder nicht der Lage war, Brandbekämpfung und Ölbergung nun unter ein Dach zu bringen im Rahmen der verfügbaren Versicherungssumme; das muß man auch sagen.

**Abg. Schlie:** Herr Schell, ich frage deswegen nach, weil uns der Umweltminister des Landes in der Einvernahme am 25. Januar mitgeteilt hat, daß bereits am 31.10. seitens der ELG vom Reeder gefordert worden sei, aktive Brandbekämpfungsmaßnahmen vorzunehmen. Dann wird uns weiterhin mitgeteilt, daß immer wieder zwischen der ELG und dem Reeder es zu Verhandlungen und Vereinbarungen darüber gekommen ist, daß solche aktiven Brandbekämpfungsmaßnahmen gemacht werden sollen. Es gibt eine ganze Reihe von Aussagen, die dann darauf hinlaufen, daß hier der Reeder dann dieser Maßgabe nicht gefolgt ist, daß es dann wiederum einen Beschluß gegeben hat, daß es eine mündliche und schriftliche Vereinbarung mit dem Reeder gegeben hat, daß er die nicht erfüllt hat, daß es dann wieder eine Fristsetzung gegeben hat, was diese Brandbekämpfungsmaßnahmen angeht. Erinnern Sie das, daß das in der ELG alles stattgefunden hat?

**Schell:** Das war mit einer etwas anderen Überschrift. Das war nicht Brandbekämpfung, sondern Bergung, also seine Bergungsanstrengungen zu verstärken. In diese Richtung lief das. Das war nicht extra ein Brandbekämpfungskonzept. Wie gesagt, der Reeder hat zu keinem Zeitpunkt ein Brand-

bekämpfungskonzept vorgelegt. Wir hatten zu dem Zeitpunkt, an dem wir noch mit dem Reeder verhandelt haben, Freischleppen erwartet und dafür höchste Anstrengungen gefordert. Das führte unter anderem auch zum Einsatz eines zweiten Schleppers dann, unter anderem. Aber wir haben mit dem Reeder nicht gezielt über Brand - - Soweit ist es nicht mehr gekommen.

**Abg. Schlie:** Ich will Ihnen dann noch mal vorhalten eine weitere Aussage des Umweltministers vom 25. Januar, wo er mitteilt - ich muß mal eben gucken -, was den 07.11. angeht:

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

Kann das angehen? Denn Sie haben gesagt, erst am 09.11. hätte die ELG sich überhaupt mit einem Brandbekämpfungskonzept auseinandergesetzt.

**Schell:** Das war ein Ölbergungskonzept, was wir verlangt haben. Das ist das berühmte - - und eine unserer ersten Handlungen, daß wir noch während des Freischleppens verlangt haben vom Reeder, sich ein Konzept auszuarbeiten, wie das nun eigentlich funktioniert, wenn das mit dem Freischleppen nicht klappt. Das war der Kern. Damit ist das erste Mal, als dieses Konzept dann vorlag - - ist dieses Wort „Barbara“ zu Papier gekommen, unglücklicherweise dann sehr früh in die Öffentlichkeit gekommen, hat sich dann meistens verselbständigt. Das war das, was wir mit Fristverlängerung und so weiter gefordert hatten. Das war also: Was machen Sie, oder was macht der Reeder, wenn das Schiff jetzt nicht freikommt? Denn er war ja noch in der Verantwortung; er hatte noch nicht das Schiff zum Wrack erklärt, und es lief immer noch der No-due-no-pay-Vertrag.

**Abg. Schlie:** Sie entschuldigen, wenn ich da etwas penetrant bin. Ich kann nicht anders, als den Umweltminister wörtlich zu zitieren. Am 08.11. sagte er wörtlich:

„Folgendes Löschkonzept wurde von der ELG unter Hinzuziehung von Sachverständigen beschlossen.“

Am 08.11. Sie sagten eben, am 09.11. gab es erst ein Löschkonzept.

**Schell:** Am 09.11. ist das Löschkonzept beraten worden und abends in Auftrag gegeben worden. Am 08.11. ist die ELG eingestiegen in das Konzept - - in das Geschäft als selbständig Handelnder. Dort hatten wir also - - Dort hatte der Reeder erklärt: Für ihn ist jetzt Feierabend; er kommt nicht weiter. - Wir haben dann um 11:00 Uhr die Steuerung des gesamten Bergungs-, des gesamten Havariefalls übernommen, also Brandbekämpfung plus Ölbergung. Das ist wahrscheinlich da gemeint.

**Abg. Schlie:** Ja, aber ganz konkret: Hat es denn seitens der ELG am 08.11. die Beratung über ein Löschkonzept unter Hinzuziehung von weiteren Sachverständigen gegeben?

**Schell:** Da hat es keine Beratung gegeben, nein.

**Abg. Schlie:** Ich habe es nicht verstanden.

**Schell:** Da habe ich keine - - Kann ich mich an keine Beratung erinnern. Ich könnte aber noch mal nachsehen zwischendurch in den Unterlagen. Aber da war meines Wissens nichts.

**Abg. Schlie:** Ich kann gerne solange warten, wenn Sie - -

**Schell:** Nein. Also, ich - - Da war nichts.

**Abg. Schlie:** Gut. - Dann würde ich Sie fragen: Hat es denn an diesem Abend seitens der ELG Gespräche gegeben mit den Feuerwehren in Cuxhaven und Hamburg?

**Schell:** Mit der Feuerwehr in Cuxhaven haben wir über die Weiterführung eines Löschkonzeptes nicht gesprochen. Das haben wir natürlich auch nicht am 08.11. Es gab Kontakte - - 08.11., was ist das für ein Tag, ein Sonntag?

**Vorsitzender:** Ja.

**Schell:** Am Sonnabend hat es Kontakte gegeben, Kontaktversuche mit Herrn Gillert. Das scheiterte aber an einem Feuerwehrfest. Das finden Sie nicht in den Unterlagen.

(Heiterkeit)

**Abg. Schlie:** Ich frage Sie das deswegen, Herr Schell - -

**Vorsitzender:** Die Kontaktaufnahme, nicht Herr Gillert scheiterte?

**Schell:** Ja. - Aber, wie gesagt, ich habe vorher gesagt: Wir waren - - Also, es bestand kein besonderer Beratungsbedarf, weil wir eben eine andere Strategie an den Tag gelegt haben, die bei Herrn Gillert eben so - - Da brauchten wir Herrn Gillert nicht für. Wir wußten Bescheid.

**Abg. Schlie:** Gut. Ich frage Sie das nur deswegen, Herr Schell, weil der Umweltminister in der von mir zitierten Sitzung folgendes wörtlich ausgeführt hat - es geht um den 08.11., den Sonntag -:

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

Sie haben uns aber darüber eben informiert, wie die Sachlage aus Ihrer Sicht war.

**Schell:** Kontakte mit der Hamburger Feuerwehr gab es über den Hamburger Mitarbeiter. Der hat diese Kontakte gemacht bei seiner - - vor seiner Abfahrt nach Cuxhaven.

**Abg. Schlie:** War das ein offizieller Kontakt der ELG?

**Schell:** Das ist immer ein - -

**Abg. Schlie:** Ist immer ein offizieller Kontakt?

**Schell:** Das ist immer ein offizieller Kontakt. Wenn ein ELG-Vertreter einen Hamburger Brandmeister zum Fall „Pallas“ befragt, dann macht er das nicht als Privatperson.

**Abg. Schlie:** Hat die ELG den Einsatz - - die Einsatzorder für das Feuerlöschschiff „Kiel“ gegeben?

**Schell:** Die ELG hat einen Beschluß gefaßt, das Feuerlöschboot „Kiel“, was ursprünglich auch vorgesehen war zum Ölauffang - dafür ist es ja vorgesehen und auch ausgelegt -, auch für die Brandbekämpfung einzusetzen. Da ist ein entsprechender Beschluß dabei.

**Abg. Schlie:** War das dem Kapitän der „Kiel“ auch bekannt?

**Schell:** Das kann ich Ihnen nicht sagen, was an Beschluß ihn - - was dem Kapitän weitergegeben wurde. Für uns war nicht der Ansprechpartner der Kapitän, sondern der an Bord befindliche Feuerwehr - - Leiter der Feuerwehr, ein Chemiker, ein Vollchemiker. Mit dem haben wir auch Kontakt. Mit dem hat am 18.11. auch ein Leitungsgespräch stattgefunden, was denn nun sinnvollerweise da zu machen ist.

**Abg. Schlie:** Können Sie uns den Namen dieses Herrn sagen?

**Schell:** Moment, da muß ich mal nachdenken. - Kann ich aber noch nachliefern für die Akten. Der war die ganze Zeit über an Bord, ein Chemiker, Dr. - - Punkt Punkt.

**Abg. Schlie:** Dem war bewußt, daß es neben den Ölmaßnahmen, um die es ging, auch um Feuerlöschmaßnahmen ging?

**Schell:** Ja.

**Abg. Schlie:** Das war mit ihm abgesprochen?

**Schell:** Denn die sind im einzelnen dort besprochen worden. Dabei ist auch erörtert worden der mögliche Einsatz von Schaummitteln, und es ist einvernehmlich abgelehnt worden. Dort ist im Detail festgelegt worden, wie, auf welche Weise das Feuerlöschschiff „Kiel“ dort bei helfen kann, nämlich durch Außenkühlung - das war an und für sich selbstverständlich - gezielt, aber ohne die Mannschaft zu gefährden da oben an Bord und im Zusammenhang mit dem gezielten Öffnen der Luken; denn das war der einzige Gewinn, der echte Gewinn, den die „Kiel“ uns brachte, daß sehr schnell sehr viel Wasser - wenn dann die Luken auf waren, nicht vorher; vorher brachte das nicht viel - eingespült werden konnte. Das ist im einzelnen dort erörtert worden, am 18. mit einem Vertreter der ELG, mit dem Leiter von der Firma Wijsmuller und dem Chemiker an Bord der „Kiel“.

**Abg. Schlie:** Das Feuerlöschschiff „Kiel“ ist allerdings schon am 10.11. in Gang gesetzt worden.

**Schell:** Ja.

**Abg. Schlie:** Während der Zeit gab es aber keine Konkretisierungen des Auftrages? Das erfolgte erst am 18.

**Schell:** Nein. Der mußte ja erst mal hinkommen, mußte sich anständig melden; da gab es gewisse Probleme der Einordnung. Da waren gewisse - - einige Schwierigkeiten.

**Abg. Schlie:** Welche Lageeinschätzung gab es denn innerhalb der ELG über die Möglichkeiten, die das Feuerschiff „Kiel“ hatte?

**Schell:** Wir wußten, daß es über einen sehr leistungsfähigen Monitor verfügt und - deshalb haben wir ja auch beschlossen, es einzusetzen - daß man damit gezielt in die Luken halten konnte und gegebenenfalls auch die Außenkühlung soweit geben konnte, daß das Personal, die Mannschaft von

Wijsmuller oben besser arbeiten konnte. Das war die Aufgabe. Dafür brauchten wir das, und dafür war es wichtig.

**Abg. Schlie:** Hat es denn durch die Firma Wijsmuller auch schon Feuerbekämpfungsmaßnahmen vorher gegeben, bevor die „Kiel“ eintraf?

**Schell:** Selbstverständlich. Die haben mit Ausnahme der Arbeiten - das war, glaube ich - - am 11. hatten sie ihre Ausrüstung zusammen, hat das Löschen eingesetzt, und zwar durch gezieltes Öffnen, durch Einbrennen von Öffnungen in die Luken - das war eigentlich der Schlüssel - und das gezielte Fluten, soweit man es mit der Leistung der Pumpen dann machen konnte, und zwar von vorne, von Bug an nach mittschiffs; mittschiffs konnten sie es nicht betreten zu dem Zeitpunkt.

**Abg. Schlie:** Kapitän Niklas hatte uns mitgeteilt, daß nach seiner Wahrnehmung dort keine Löscharbeiten durch die Firma Wijsmuller stattgefunden haben. Das können Sie dann nicht bestätigen?

**Schell:** Das kann ich nicht bestätigen, nein.

**Abg. Schlie:** Herr Schell, es geht auch darum, daß wir nach vorne gerichtet schauen, ob Dinge verbesserungsbedürftig sind. Erkennen Sie denn jetzt im nachhinein aus Ihrer Sicht heraus eine Notwendigkeit, die ELG umzustrukturieren, bestimmte Entscheidungswege, Organisationsstränge zu ändern?

**Schell:** Ich sage: Nicht vom Grundsatz her. Man soll sich sehr genau angucken, was man dort hat mit der ELG, daß man ein Instrument sich geschaffen hat, das länderübergreifend, kostenübergreifend solche Einsatzmöglichkeiten ermöglicht. Es ist sicher denkbar, daß die - sagen wir mal - - ein einheitliches Küstenmanagement oder Unfallmanagement in Zusammenarbeit mit den Bundesdienststellen, das heißt, daß also diese Schnittstelle - - wenn man sich die sehr genau anguckt: Wo geht die Kompetenz über von dem einen auf das andere? Muß man da

unbedingt einen Führungswechsel haben oder dergleichen? Das sind so offene Fragen, die man sich sehr genau ansehen sollte; denn wir haben da einmal - - Das ist ungewöhnlich im Krisenfall, daß praktisch ein Führungsteam wechselt. Aber das ist - -

Es hat in diesem Fall keine Probleme bereitet, weil der Fall auch einfach war. Es war vom Umfang her - - Auch wenn es so lange gedauert, auch wenn es viel Geld gekostet hat: Es war ein relativ überschaubarer, einfacher Fall, der sehr nahe rankommt an einen großdimensionierten Übungsfall. Ich sage das mal ganz bewußt, auch wenn man das vielleicht - - ein bißchen ungewöhnlich für Sie ist. Es war nicht der Katastrophenfall, der nun ausuferte in alle möglichen Bereiche; das war es nicht.

**Abg. Schlie:** Ist denn aus Ihrer Sicht auch professionell genug in der ELG gearbeitet worden?

**Schell:** Ich weiß nicht, was Sie unter professionell sonst verstehen. Wir sind - - Wir fühlen uns professionell. Wir haben die richtige Entscheidung getroffen. Es gab keine Defizite in der Entscheidung. Es gab im nachhinein auch kaum eine andere Alternative in den Abläufen. Insofern ist es schwer vorstellbar, daß mit anderen Köpfen, unter anderer Organisation etwas anderes hinten rausgekommen wäre.

**Abg. Schlie:** Ich will mit meinen Fragen nichts unterstellen, sondern versuchen, Tatsachen aufzuklären. Ich zitiere nämlich aus einer „dpa“-Meldung des Umweltministers des Landes Schleswig-Holstein vom 7. November 1998, der - wörtlich zitiert - „fordert straffere und professionellere Organisation für die ELG“.

Hat es Interessenkollisionen innerhalb der ELG gegeben, die die Abwicklung dieser Havarie in irgendeiner Form beeinträchtigt haben?

**Schell:** Hat es zu keinem Zeitpunkt gegeben. Es war erstaunlich, in welchem Umfang die

Bereitschaft der anderen Länder war, die Maßnahmen, die aus Schleswig-Holstein als notwendig angesehen wurden, auch vorbeugend, im Vorgriff, mitzutragen. Wenn Sie sich nachher aus dem ELG-Bericht die Kosten, die Kostenverteilung ansehen, dann werden Sie feststellen, daß die größten Kosten gar nicht durch die Plattform „Barbara“ angefallen ist - die resultieren mit um die 4 Millionen DM -, daß aber die sogenannten seegestützten Beschaffungsmaßnahmen, das heißt also, das Bewegen von Schiffen in Vorsorge, in Bereitschaft halten, in Stand-by bringen - alles Wünsche aus Schleswig-Holstein -, noch ein Schiff, „Bringt mal das Schiff dorthin, das dorthin“, das resultiert im Endeffekt mit rund 8,8 Millionen. Nur, damit Sie die Relationen sehen.

Das heißt, man ist hier von anderen Ländern sehr - - den Schleswig-Holsteinern sehr weit entgegengekommen. Man hätte ja auch sagen können: „Hier überzieht ihr; das muß nicht sein. Sechs Stunden später reicht auch noch aus. Wir können jederzeit ein Schiff nachholen.“ Denn Sie müssen wissen, diese Schiffe sind zwar von den Partnern bezahlt worden zum größten Teil. Aber die Mannschaft stellen normale Reedereien, Firmen; die werden im täglichen Arbeitseinsatz - - Wenn wir sie brauchen, dann müssen wir sie dann mit Mannschaft zu einem vorher festgemachten Preis dann anmieten. Wenn wir sie dann irgendwo hinlegen und es ist nichts los, dann kostet das Geld.

Sie können aus dieser, wie gesagt, Kostenverteilung sehen, wieweit die anderen Länder hier bereit sind und welche Summen auch hier von den anderen mitzutragen sind. Da gab es aber keinerlei Probleme.

**Abg. Schlie:** Gut. Ich habe auch diese Frage nicht als Unterstellung gestellt, sondern weil Minister Steenblock in einer „dpa“-Meldung vom 9. November 1998 folgendermaßen zitiert wird:

„Steenblock kritisiert die Zusammensetzung der ELG, die Interessenkoll-

sion. Man solle über die neue Zusammensetzung nachdenken.“

Darf ich Sie fragen, ob es hinsichtlich der, ja, ständigen Kontakte und Notwendigkeiten, sich mit dem Reeder zu verständigen, aus Ihrer Sicht Nachbesserungsbedarf gibt?

**Schell:** Das sind die Fragen, die in dem ganzen internationalen Rechtsbereich zu regeln sind. Für das ist die ELG nun nicht unmittelbar zuständig. Das ist ein Feld, wo die „Pallas“ Anlaß gegeben hat - unabhängig davon, welcher Schaden hier nun eingetreten ist -, grundlegende Änderungen herbeizuführen, die aber in das rein Juristische reingehen.

Wir hatten riesige Probleme dadurch, daß wir nicht mit der Versicherung direkt verhandeln konnten, wie bei jedem Autounfall. Wenn Sie irgendwo gegenfahren, dann verhandeln Sie nicht mit dem Eigentümer - das wäre fürchterlich -, sondern wenden sich an die Versicherung. Das ist hier nicht möglich. Wir unterhalten uns immer mit dem Reeder beziehungsweise seinem beauftragten Vertreter, auch nicht mit dem Reeder direkt. Das ist alles sehr, sehr schwierig, hat aber, was die Abwicklung betrifft, zu keinen Verzögerungen geführt, als wir das Konzept in die Hand genommen haben. Die ELG hat es praktisch von Anfang an selbst in die Hand genommen. Wir haben den Reeder sehr schnell - - oder der hat sehr schnell das Handtuch dann geworfen. Insofern gab es keine Probleme in der Durchführung von Maßnahmen und Entscheidungen.

**Abg. Schlie:** Also, dadurch, daß der Reeder so lange mit im Geschäft war, hat es aus Ihrer Sicht keine Verzögerungen in der Sache gegeben?

**Schell:** Nein. Das Konzept des Reeders ist ja von uns mit übernommen worden. Das heißt also, das Anheuern der Firma Wijsmuller für das Freischleppen ist auch von uns als eine sinnvolle Maßnahme angesehen worden. Auch was den Aufwand, den Einsatz betraf, hatten wir daran nichts auszusetzen. Das war

in Ordnung. Das hätten wir auch nicht anders gemacht.

**Abg. Schlie:** Aber es hat viele - ich habe das vorhin Ihnen vorgehalten - zeitliche Verzögerungen gegeben. Sie mußten den Reeder ja immer wieder auffordern, Fristsetzungen machen, daß er so ein Konzept vorlegt.

**Schell:** Das war das sogenannte Bergungskonzept. Das hat - - Als wir es verlangt haben - am 3., meine ich, war es -, bis zum 5. oder so, da lag das Konzept ja auch vor, beim Reeder, mit unserer Kenntnis; wir hatten Kenntnis von dem Konzept. Das war nachher das, was wir auch umgesetzt haben, war dasselbe Konzept; hat sich nicht geändert.

**Abg. Schlie:** Ich frage auch das deswegen, weil Minister Steenblock in einer „dpa“-Meldung vom 13. November 1998 folgendermaßen zitiert wird:

„Zu klären sei, ob man die Reeder früher hätte rausnehmen müssen, um schneller auf das Schiff zugreifen zu können.“

**Schell:** Das ist eine Möglichkeit, die Sie jederzeit haben. Aber wir brauchten das nicht. Wir hatten uns voll identifiziert mit dem, was von der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung angelaufen war, als sie den Fall geleitet hatten.

**Abg. Schlie:** Danke. Ich habe vorerst keine Fragen.

**Vorsitzender:** Herr Hentschel!

**Abg. Hentschel:** Ich habe nur eine Frage. Die ELG nimmt, wenn sie in Einsatz tritt, Managementfunktionen wahr. Es ist ja nicht einfach so, daß sie eine Koordinationsgruppe ist, sondern sie soll im Grunde den Prozeß managen.

**Schell:** Ja.

**Abg. Hentschel:** Ist sie dafür ausgebildet?

**Schell:** So, wie wir in der Verwaltung alle ausgebildet sind als Management. Wir gehören alle zur Ministerialverwaltung, die da sitzen. Man kann davon ausgehen, daß die Leute nun nicht - - eigentlich auch die sind, die andere Leute anleiten können und solche Entscheidungen treffen. Sonst wären wir da ja auch nicht, an diesen Positionen. Man hat sich die Leute nun ausgeguckt, die man als ELG-Vertreter benannt hat. Es hat auch hier gezeigt, daß wir da keinerlei Probleme hatten.

**Abg. Hentschel:** Wann ist die ELG zuletzt zusammengetreten?

**Schell:** Jetzt?

**Abg. Hentschel:** Nein, vor der „Pallas“.

**Schell:** Vor der „Pallas“. Wir treten nur als ELG zusammen, wenn ein Fall da ist. Sonst sind wir zu Hause und werden gerufen. Es muß dann einen Fall geben.

**Vorsitzender:** Herr Abgeordneter Hentschel fragte, Herr Schell, wann das der Fall war vor der „Pallas“.

**Schell:** Ich bin vorher in dieser Funktion nicht mit den Kollegen zusammengetroffen. Das war mein Vorgänger, der als ELG-Vertreter da war.

**Abg. Hentschel:** Wann war das?

**Schell:** Das kann ich so im Moment gar nicht sagen auf Anhieb.

**Abg. Hentschel:** Seit wann sind Sie in der Funktion?

**Schell:** Ich bin als ELG-Vertreter seit 1997, aber in dieser speziellen Funktion, als erster ELG-Vertreter Schleswig-Holsteins.

**Abg. Hentschel:** Okay. Danke schön.

**Vorsitzender:** Frau Happach-Kasan!

**Abg. Dr. Happach-Kasan:** Sie haben dargestellt, daß in der ELG im Einsatzfall zusammensitzen fünf Vertreter der Länder und

ein Vertreter des Bundes. Sie haben auch dargestellt, daß die effektiv und sehr schnell entscheiden. Wie schaffen Sie das bei doch immerhin unterschiedlichen Interessen? Wie kommen Sie zu schnellen Entscheidungen?

**Schell:** Wir haben das eine Interesse - - Das einzig gemeinsame oder das gemeinsame Interesse ist die Beherrschung des Havariefalls. Das ist unser Interesse. Wir haben nicht die Länderinteressen zu wahren, sondern den Havariefall zu erledigen und die Havarie schadlos zu Ende zu führen. Das ist unser gemeinsames Interesse, und das machen wir. Dafür sind wir denn da. Da gibt es keine unterschiedlichen Interessen. Da gibt es auch keine länderspezifischen Betrachtungsweisen. Das hat zu keinem Zeitpunkt irgendeine Rolle gespielt. Da macht Hamburg genauso mit wie Bremen und Niedersachsen ohnehin.

**Abg. Dr. Happach-Kasan:** Es gibt auch keinen Gegensatz zwischen dem Bund?

**Schell:** Nein, überhaupt nicht. Der Bund zieht da auch voll mit. Das ist ja das - - Sage ich: Das muß man sich sehr genau angucken, was man da geschaffen hat für ein komisches Instrument, bei dem ein Vertreter, der 50 % der Leistung zu erbringen hat und jetzt auch in Vorleistung zu treten hat bei der Abwicklung, bis er irgendwann mal Versicherungsgeld kriegt - - daß der bereit ist, sich hier einzuordnen unter einem Ländervorsitz, wenn es denn sein muß, das gibt es sonst meines Erachtens nirgends. Das ist schon eine Sondersituation, die speziell auf dieses Küstenunfallmanagement zugeschnitten ist.

**Abg. Dr. Happach-Kasan:** Ist es richtig, daß Sie bis auf die eine Ausnahme, wo es um die Eindämmung des Öls gab, keine Weisung von der Leitung des Ministeriums bekommen haben?

**Schell:** Keine Weisung bekommen.

**Abg. Dr. Happach-Kasan:** Das heißt, Sie handeln nach fachlicher Kompetenz? Wenn ich das so sagen darf.

**Schell:** Ja. Das ist eine traumhafte Situation. Während ich sonst - auch in meiner Position - vieles gegenzeichnen lassen muß und vieles mitgezeichnet wird - - Wenn es Geld kostet sowieso; dann sind sehr viele Leute mit zu beteiligen. Hier konnten wir entscheiden und sofort umsetzen, nachts, am Wochenende und jederzeit. Das ist wirklich - ich sage mal - für Kollegen, die in dieser Position sind, eine - wenn man mal den Schadensfall wegnimmt - traumhafte Situation. Die kommt hoffentlich nicht wieder, sage ich mal. Aber das ist schon eine ungewöhnliche Anforderung, die da auf einen zukommt. Man ist dort in dieser Gruppe auf sich alleine gestellt und voll operationsfähig.

**Abg. Dr. Happach-Kasan:** Sie haben dargestellt, daß Sie am 31. in die ELG gekommen sind, um Herrn Dr. Grett abzulösen. Aus vorherigen Anhörungen weiß ich, daß am 30. im Innenministerium die Furcht laut wurde, daß das Schiff auseinanderbrechen könnte. Das hat sich nicht bewahrheitet, weil das Schiff deutlich besser gebaut war, als man erst annahm. Wann wußten Sie Genaues über die Qualität der „Pallas“?

**Schell:** Diese Diskussion mit Schiff-Auseinanderbrechen haben wir in der ELG nie verstanden, zu keinem Zeitpunkt. Da hatte sich etwas verselbständigt, in die Welt gesetzt, aber nie von der ELG. Wir hatten sehr genaue Kenntnis von der Qualität des Schiffes. Wir wußten, wo er es gebaut hatte, wo es herkam, wo es mal verändert wurde. Das war ein Stück Qualitätsprodukt, auch wenn es schon einige Jahre auf dem Buckel hatte. Aber dadurch wird Stahl nun auch nicht schlechter. Es war ein klassischer Stückgutfrachter, ja, für seine Zeit ein modernes Schiff und technisch auf absolutem Stand, auf absolutem Level - das war uns bekannt -, mit Eisklasse und dergleichen. Was will man denn eigentlich mehr für ein Schiff dieser Art? Das hatte eine Superausstattung, war eine Superkonstruktion. Das wußten wir.

Der GL, also der TÜV des Schiffes, war ein halbes Jahr alt. Es gab keinen Zweifel von uns. Das war auch der Grund, warum man versucht hatte, hier diesen Bergungsversuch auch unter den Bedingungen „no due, no pay“ zu machen. Das heißt, man hatte die Hoffnung, ein gutes Stück Schiff zu kriegen, der Berger, was nachher dann - es gehört ja dann fast ihm - - mit dem man noch was anfangen konnte, einschließlich einer sehr guten Maschine dadrin.

**Abg. Dr. Happach-Kasan:** Von wann an wußte die ELG denn die genauen Qualitäten? Denn zunächst einmal, als es in Seenot geraten ist, hat man ja wahrscheinlich nicht darüber Bescheid gewußt. Man muß irgendwann mal die Daten über das Schiff bekommen haben. Ab wann wußte das die ELG?

**Schell:** Die Grunddaten wußten wir von Anfang an. Das war ja nun kein - - Das kriegen Sie ja aus jedem Register raus. Als wir anfangen - - ein paar Stunden später war es zwar gelöscht aus dem Lloyd-Register; da wußten wir, daß es ein Wrack war. Aber diese Grunddaten des Schiffes hatten wir sehr frühzeitig. Wir hatten auch sehr schnell einen Übersichtsplan. Was wir nicht hatten, waren diese Rohrleitungspläne. Die brauchten sie für das Ölbergungsgeschäft, wo sie nun ansetzen können irgendwas, also diese großen Zeichnungen. Wir hatten sehr schnell einen Übersichtsplan. Das hat uns der technische Inspektor der Reederei gegeben.

Was wir leider nicht hatten, waren die ganzen Unterlagen, die an Bord waren. Die sind leider offenbar verbrannt; denn ich habe mir sagen lassen, daß die kompletten schiffstechnischen Unterlagen - Zeichnungen und dergleichen - immer an Bord mitgeführt werden. Davon hatten wir nun nichts. Da es ein etwas älteres Schiff war, war es nun auch schwierig, so was im nachhinein erst mal ranzukriegen. Aber das ist ja gelungen nachher.

**Abg. Dr. Happach-Kasan:** Sie hatten von der einen Weichenstellung berichtet, und

zwar daß man sich entschieden hat, das Schiff freizuschleppen, offensichtlich vor dem Hintergrund der Qualität des Schiffes, aber daß sich gleichzeitige Brandbekämpfung ausgeschlossen hatte. Aus welchem Grunde schloß sich das aus?

**Schell:** Beim Freischleppen können Sie keine Brandbekämpfung machen; denn - das hat Ihnen sicher auch einer der Vorgänger gesagt - die Brandbekämpfung aus irgendwelchen Fahrversuchen oder Schleppversuchen, das ist - das steht auch in jedem Lehrbuch, was Sie darüber lesen können; da gibt es ja auch einige - praktisch ausgeschlossen. Sie können eine sinnvolle Brandbekämpfung effektiv nur machen, wenn das Schiff festliegt, und nicht, wenn es irgendwo rundümpelt oder irgendwo hingezogen werden soll. Dann gab es nur eines: Ziehen, ziehen, ziehen. Das ist ja auch versucht worden.

Dann müssen Sie sehen auch die Witterungsbedingungen. Es war noch die Zeit von Orkanen und Wellenhöhen von - wie sagt man? - 8 m und mehr. Da war mit Brandbekämpfung nun beim besten Willen nichts zu machen. Brandbekämpfung ohne daß Sie diese tonnenschweren Lukendeckel aufmachen, war auch ein sinnloses Geschäft. Das haben die Kollegen von der Feuerwehr alles schon ausprobiert. Die waren ja draußen und haben mehrere Zeit versucht, da irgend etwas brandmäßig zu machen, mit einem Nullerfolg. Den brauchten wir nicht zu wiederholen.

**Abg. Dr. Happach-Kasan:** Sie hatten gesagt, daß entgegen dem üblichen Vorgehen dann Sie am 05., glaube ich, 11. den Vorsitz übernommen haben, obwohl Schleswig-Holstein das betroffene Land ist, in der ELG. Ist das richtig so?

**Schell:** Ja.

**Abg. Dr. Happach-Kasan:** Ja. Und damit - auch weil Sie den besseren Zugriff oder die bessere Kenntnis der Behördenstruktur in Schleswig-Holstein haben. Ist das so richtig?

**Schell:** Das ist so richtig, ja.

**Abg. Dr. Happach-Kasan:** Das heißt, als Behörden stehen ja insbesondere auch die Staatlichen Umweltämter und in diesem Falle das Staatliche Umweltamt Schleswig - -

**Schell:** Ja.

**Abg. Dr. Happach-Kasan:** In dem Bericht der Rufbereitschaft des Krisenstabes steht drin, daß aber am 10. das Staatliche Umweltamt personelle Unterstützung abgelehnt hat.

**Schell:** Was hat das ab - -

**Abg. Dr. Happach-Kasan:** Personelle. Das Staatliche Umweltamt lehnt alle personellen Unterstützungsmaßnahmen ab. Das ist die Aussage der Rufbereitschaft des Krisenstabes.

**Schell:** Bei uns hat - - war nichts abgelehnt worden. Wir haben keine Anforderung rausgegeben, die irgendwo abgelehnt wurde. Kann ich mich nicht dran erinnern. Alles, was wir beschlossen haben, ist auch gemacht worden.

**Abg. Dr. Happach-Kasan:** Das heißt, die Staatlichen Umweltämter sind auch eingebunden gewesen in die Ölbekämpfungsmaßnahmen auf den Inseln und haben auch Personen und Material zur Verfügung gestellt?

**Schell:** Selbstverständlich, ja. Hatten wir auch alles genehmigt, in großzügigem Umfang, Taxifahrten, Übernachtungen, alles, was dazugehört. Das ist damals gelaufen dann über den Stab im Umweltministerium. Da gab es noch einen Umsetzungsstab unter Leitung eines Mitarbeiters dort.

**Abg. Dr. Happach-Kasan:** Gut. Danke schön.

**Vorsitzender:** Frau Spoorendonk!

**Abg. Spoorendonk:** Herr Schell, Sie sind ansonsten tätig im Umweltministerium?

**Schell:** Ja.

**Abg. Spoorendonk:** Seit wann?

**Schell:** Im Umweltministerium seit 1975. Ich gehöre zu den Fossilien, die es heute nicht mehr gibt. Heute muß man ja mehrere Tätigkeiten ausüben. War damals noch nicht notwendig.

**Abg. Spoorendonk:** Dann noch etwas zur Koordinierung der Arbeit zwischen der ELG und dem MUNF. Können Sie - - Nein, ich frage mal andersrum. Der Abteilungsleiter, Herr Kesting, sagte, daß er die Fachaufsicht führte. Meine Frage ist denn auch, wie denn diese Koordinierung so in der Praxis funktioniert, also wie das gelaufen ist. Haben Sie denn einmal täglich Kontakt aufgenommen oder - - Also, ich - -

**Schell:** Das war ganz, ganz unkompliziert und ganz einfach. Ich habe morgens Herrn Kesting in seiner Funktion angerufen - oder einer aus der ELG - und habe ihm das übermittelt, was wir an Beurteilung als Lagebeurteilung haben. Das floß ein in seine Lagebeurteilung. Er hat dann mittags einen Lagebericht daraus gemacht. Diesen Lagebericht haben wir dann postwendend im Verteiler mitbekommen. Damit wußten wir, was hier los war. Daraus ergaben sich auch einige Schlüsse.

Zwischendurch wurde, wenn es Not war, hin und her telefoniert. Ein so ein Fall war zum Beispiel, daß wir dringend brauchten eine Sperrung des Gebietes. Das ist da, wo wir auch mal die Funktion des Stabes hier wirklich mal benötigt haben, weil wir ein anderes Ministerium einschalten mußten, als das alles zu bunt wurde draußen. Da haben wir dann ja die Luftsperrung beantragt und die Seesperrung.

**Abg. Spoorendonk:** Was heißt das, Fachaufsicht? Heißt das - - Jetzt sagten Sie vorhin, Sie hätten keine Weisung bekommen, nur in dem einen Fall. Aber was heißt ansonsten Fachaufsicht in diesem - -

**Schell:** Daß das fachlich beurteilt - - und daß die höhere Dienststelle sagen kann, wo es fachlich langgeht. Aber so was konnte nicht stattfinden. Das hätte sofort das Fundament der ELG untergraben. Man muß dort ein gegenseitiges Vertrauen aufbauen, entwickeln und fortschreiben. Ohne das kann man in solch einem Gremium nicht arbeiten. Wenn der andere das Gefühl hat, er wird hier - - ihm wird hier was erzählt, was vielleicht nur die halbe Wahrheit ist oder um eben eine Maßnahme auszudrücken aus politischen Gründen - sage ich jetzt mal in Anführungsstrichen - oder aus nicht rein fachlichen Gründen, dann läuft das nicht. Dann kann er das vor seinem Minister und seiner Landesregierung nicht verantworten.

**Abg. Spoorendonk:** Ist es denn nicht so gewesen, daß dann Entscheidungen schon im Vorweg mit dem Ministerium abgesprochen wurden?

**Schell:** Nein.

**Abg. Spoorendonk:** So ist das nicht gelaufen?

**Schell:** Nein.

**Abg. Spoorendonk:** Dann habe ich noch mal eine Frage. Herr Kesting spricht sich auch - - oder äußert sich auch dazu, daß es sehr viele Genehmigungen - - also daß er sehr viele Genehmigungen hat herbeiführen müssen, um das jetzt auch alles bewältigen zu können. Ist das auch etwas, womit Sie sich befassen mußten als ELG?

**Schell:** Das war etwas, was wir nach denen - - Ich meine, diese Grundsatzentscheidungen, in welche Richtung es läuft, die sind sehr schnell, innerhalb von wenigen Tagen oder innerhalb von Stunden, getroffen worden. Nachher war nur noch - ich sage jetzt mal - Routine, nämlich Abwicklung und Durchführung. Da gab es in der Tat eine Fülle von Genehmigungen auch außerhalb unseres rein fachlichen Zuständigkeitsbereichs, die einzuholen waren.

Eine war zum Beispiel - sage ich nur mal -: Wir haben da mit einem russischen Schiff operiert, weil die Schiffe, die hier in der Region waren, eben da nicht eingesetzt werden konnten. Dieses Schiff kann normalerweise in deutschen Häfen keine Ladung aufnehmen. Jetzt ist ein Problem, wenn dieses - - Wir haben es angeheuert. Das durfte aber an der „Pallas“ nicht anlegen. Das ist schon das erste Problem. Da muß man eine Genehmigung sich für beschaffen. Da gibt es einen besonderen Ausdruck dafür - ich wollte den eigentlich mitbringen, habe es dann aber doch vergessen; den kannte ich vorher auch noch nicht -, solch eine Genehmigung eines Nicht-EU-Schiffes, in einem EU-Hafen eine Ladung aufzunehmen. Das geht aber da. Das war hinzukriegen.

Dann auch das Fahren in dieser Region ist nicht ganz einfach, weil dieses Schiff da auch besonderer Erlaubnisse bedurfte, die wir dann durch die guten Kontakte in der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung dann auch hingekriegt haben.

Abenteuerlich waren auch Genehmigungen im Zusammenhang mit den Entscheidungsstrukturen. An einem Abfallschlüssel, da hängen manchmal hunderttausende Mark. Wenn Sie eine andere Zahl da nehmen, eine richtige, dann zahlen Sie sich dumm und dämlich dabei. Wenn Sie es hinkriegen, es so hinzureden, daß Sie eine andere Schlüsselnummer nehmen, dann brauchen Sie plötzlich den Wagen nicht mehr mit Folie auszuliegen. Dann brauchen Sie nicht mit Blaulicht zu fahren. Soweit sind manchmal die Abstände auf der Abfallschiene. Auch dort hat sich die ELG eingeschaltet.

So war eine Fülle von Einzelsachen, auch zum Beispiel dieser interessante Fall, daß wir hier Holz, was in einem EU-Hafen - - als Außenladung deklariert haben für Marokko, plötzlich wieder in Dagebüll auf dem Kai hatten. Das muß erst mal geregelt werden. Das ist ein zollrechtliches Problem. Wir haben nämlich Import gemacht, und jetzt noch

Import von Abfall; das ist dann noch das Nonplusultra. Ich sage Ihnen nur - -

**Abg. Spoorendonk:** Ist in Ordnung. Ich frage deshalb, weil ich mir vorstellen könnte, daß das vielleicht eine Arbeit ist, die jetzt nicht direkt von der ELG, sondern eher - sage ich jetzt mal - von dem Staatlichen Umweltamt oder von dem Amt für Ländliche Räume oder für andere untergeordnete staatliche Ämter - - also, daß das da ausgeführt werden muß.

**Schell:** So ist es auch gemacht worden. Was das ALW Husum oder das Amt für Ländliche Räume in Husum machen konnte und Staatliche Umweltamt, haben die auch gemacht, ganz klar. Sachen, die nicht in deren Zuständigkeitsbereich paßten, weil wir es dann auch mehr selbst machten oder eben überregional waren, die haben wir von uns aus gemacht. Das ist ganz unkompliziert, was da läuft. Das kann man auch vorher in einem Buch nicht festlegen.

**Abg. Spoorendonk:** Ich habe noch eine Frage zur Ölsperre. Jetzt kann ich das im Moment nicht wiederfinden. Aber ich denke, es wurde irgendwie gesagt, daß man eine Ölsperre natürlich bekam, aber daß es dann die falsche war. Hätte man eine kräftigere gleich - - oder hätte man sich gleich für eine kräftigere entschieden, dann wäre das - - dann hätte es keine Probleme gegeben - - und daß es auch hauptsächlich dann von den Leuten vor Ort so gewollt war.

**Schell:** Was gewollt?

**Abg. Spoorendonk:** Daß man vor Ort meinte, gerade eine Ölsperre sei jetzt das richtige Mittel, und daß dann kritisiert wurde, daß diese Ölsperre nicht kräftig genug oder stark genug sei, die man da jetzt angelegt hatte.

**Schell:** Das war schon die richtige Ölsperre. Wir haben noch eine Hochseeölsperre; die hätte noch etwas teurer - - geworden. Dann wäre das Objekt eine Million gewesen.

**Abg. Spoorendonk:** Dafür hatten Sie sich dann nicht entschieden?

**Schell:** Nein. Da habe ich mich dann nicht - - Das hatten wir auch nicht zu entscheiden. Das war keine ELG-Entscheidung. Wir hatten die Ölsperre ja generell abgelehnt. Deshalb brauchten wir uns nicht über die normale Ölsperre oder die Hochseeölsperre zu unterhalten, die eine ganz andere Dimension hat, auch vom Geld her. Aber damit wäre wahrscheinlich das Schiff auch nicht fertig - - denn die andere war an Bord, und die konnte man dann auch sehr schnell machen. Aber das war eine Aktion des Landes Schleswig-Holstein in Eigenverantwortung des Landes und der zuständigen Stellen, also Staatliches Umweltamt, Außenstelle - - haben die alle gemacht.

**Abg. Spoorendonk:** Es wurde nur als Kritik geäußert, wenn man dann diese Hochseeölsperre genommen hätte, dann hätte das Ding auch gehalten.

**Schell:** Nach den Berechnungen wäre es auch nicht besser geworden. Die Unterspülung ist gleich. Das geht dann auch nicht.

**Abg. Spoorendonk:** Dann habe ich noch mal eine Frage zu dem Bergungskonzept. Richtig ist ja - ich meine, das wurde vorhin schon angesprochen -, daß man dann mit dem Reeder da auch in Verhandlungen war und daß der Reeder einen Auftrag bekam. Jetzt haben wir von dem Herrn Dr. Nöll gehört, Geschäftsführer des Deutschen Vereins für Internationales Seerecht, daß man sehr wohl die Möglichkeit gehabt hat, jetzt nicht so geduldig mit dem Reeder zu verhandeln und ein Konzept mit ihm zu vereinbaren, sondern gleich selbst aktiv zu werden. Ist diese Überlegung auch bei Ihnen denn so - -

**Schell:** Ja, das war - - Das ist nichts Neues. Das brauchte man uns nicht zu erzählen. Man kann jederzeit eingreifen, wenn man Gefahr im Verzug sieht und ein besseres Konzept hat; das muß man sagen. Zu dem Zeitpunkt waren wir noch optimistisch, daß es funktioniert. Ich mache auch kein Hehl:

Wenn das funktioniert hätte und geklappt hätte, wäre es auch sehr einfach in der Abwicklung gewesen.

**Abg. Spoorendonk:** Hat auch eine Rolle gespielt?

**Schell:** Das spielte eine gewisse Rolle. Aber wir hatten nichts Besseres dem entgegenzusetzen. Uns fiel auch nichts Besseres ein. Das war ein vernünftiges Konzept. Das wäre auch bei uns nicht schneller umgesetzt gewesen. Insofern war dies eigentlich eine ganz normale Situation, wie sie im internationalen Geschäft gang und gäbe ist.

**Abg. Spoorendonk:** Herr Kesting schätzt auch die ganze Situation so eher als normal ein. Er spricht davon, es sei doch dann eher business as usual. Ist das auch Ihre Einschätzung?

**Schell:** Business as usual ist alles, was mit Technik dabei zu tun hat. Was vollkommen aus dem Ruder lief und überhaupt nicht usual war, war die Beteiligung der Öffentlichkeit an diesem Verfahren. Da hat sich ein selbst aufschaukelnder Kreislauf entwickelt, der vollkommen aus der Kontrolle gelaufen ist; denn die Berichterstattung hat dazu geführt - - hat ein ganz bestimmtes Bild von diesen Ereignissen geliefert. Es ist ja auch sehr eindrucksvoll, solch einen bunten Kahn da zu sehen, der dann da vor der deutschen Küste so lichterloh flammt. Waren ja immer so die Bilder; das gibt es nicht alle Tage.

Das wurde also in der Öffentlichkeit mit einem bestimmten - - in einer bestimmten Weise dargestellt, nämlich letzten Endes daß die Behörden hier nur mit der Sache nicht fertigwerden. Das hat dazu geführt, daß sich die Politik aufgeschaukelt hat; denn da hatte sie ihre Informationen her. Wo denn auch sonst? Sage ich mal.

Das ist dann ein Kreislauf gewesen, der in der Spitzenstellung dazu geführt hat - - Während wir am Anfang noch fleißig gemanagt, Krisenmanagement gemacht haben, haben wir die halbe Zeit damit zugebracht, Berichte

für den Deutschen Bundestag zu schreiben, besonders meine Bundeskollegen, die ständig bemüht waren, die neue Regierung zur Sachinformation zu machen, während wir noch vorne gekämpft haben ganz munter und kräftig. Das war also eine einmalige Situation. Das gab es vorher noch nicht. Das hat es nie gegeben bei allen ELG-Fällen, die vorher waren.

**Abg. Spoorendonk:** Aber ich denke mir, das ist doch vielleicht vorhersehbar, wenn man bedenkt den Einfluß der Medien in der heutigen Zeit.

**Schell:** Es ist vorhersehbar. Aber ich sage Ihnen: Darauf waren die Konzepte nicht ausgerichtet. Auch in diesem als Bibel von Herrn Rechenbach angesehenen - - Erstellung von Regelungen für die Sicherheits- und Schutzmaßnahmen auf Schadunfallbekämpfungsschiffen, Dezember 94 - - Wahrscheinlich hat er das erwähnt. Das ist solch ein Fundamentbuch, das alle möglichen technischen Sachen dazu erwähnt, das aber diese Medien, diesen Medieneinfluß mit keinem Wort erwähnt.

Aber es sind nach den schweren Ölundfällen mit den Tankschiffen, englischen und amerikanischen Küste, von den dortigen Stellen, insbesondere von den Öl - - von den Tankerreedereien spezielle Konzepte entwickelt worden für das Management, für das Medienmanagement in einem solchen System. Ich sage Ihnen: Nachdem ich das alles gelesen habe, habe ich mich nur gefragt: Wo sind wir eigentlich dort?

Also, dies ist einer der ganz wesentlichen Punkte, weil es alle ständig beeinflußt hat in ihren Entscheidungen und das, was sie tun, Sie und uns, weil wir dann wieder davon beeinflußt wurden, rückwärts, durch Zeitdruck und dergleichen, daß man uns nicht die Möglichkeit gegeben hat, uns zu entwickeln. Das war eine der Erfahrungen, eine der Kardinalerfahrungen aus dieser Geschichte, weniger die technische Abwicklung - das war eigentlich mehr zwangsläufig - als das Drumherum.

**Abg. Spoorendonk:** Eine letzte Frage. Sie sagten etwas über die Standards, über den Sicherheitsstandard des Schiffs. Mir ist erzählt worden, daß das Schiff im März 98 dann in Schweden - wie heißt das? - geprüft wurde oder vom TÜV da geprüft wurde und daß es dann zirka einen Monat zurückgehalten wurde. Anscheinend hat es denn doch da Probleme gegeben. Ist Ihnen das bekannt?

**Schell:** Wir haben nur die Information vom italienischen TÜV, also der italienischen Registerfirma oder wie das dort heißt, also die da diese Abnahmen machen in Italien. Das ist dort vor einem halben Jahr durch - - Von einer schwedischen Abnahme war uns nichts bekannt.

Wir wollten aber - das ist aber Sache des Bundes - - wollte die Abnahmeprotokolle noch einsehen, weil das möglicherweise dazu führen könnte, daß man zusätzliche Forderungen erheben kann gegen den Lloyd dort oder die, die das dort machen. War aber in Italien nach unserer Kenntnis.

**Vorsitzender:** Herr Benker!

**Abg. Benker:** Ich habe nur noch ein paar kurze Ergänzungsfragen. In dem Kollegialorgan, wo man weisungsungebunden aus der Lage heraus und von den Informationen entscheiden muß - - Haben Sie eigentlich das direkte Zugriffsrecht auch auf die Fachleute gehabt, oder mußten Sie sich da anderer Dienststellen bedienen?

**Schell:** Wie meinen Sie das?

**Abg. Benker:** Das Zugriffsrecht heißt: Während Sie sonst immer an die Hierarchie gebunden sind - sage ich jetzt mal ganz einfach -, konnten Sie direkt in alle Stellen - ob das nun die Feuerwehrleute oder wer auch immer waren - -

**Schell:** Wir konnten jederzeit direkt anrufen. Wir brauchten uns nicht - - Das wäre ja grauvoll gewesen, wenn wir - -

**Abg. Benker:** Okay.

**Schell:** Nein, nein. Das geht direkt. Wir haben teilweise die Nummern von den - - Es geht ja um hochgradige Fachleute, die wir da brauchen, zum Beispiel die Frage, ob wir Dispergatoren einsetzen sollen, damit das gar nicht an - - Das sind also wirklich ganz, ganz kritische Fragen. Da haben wir Listen der Fachleute mit ihren privaten Rufnummern, die wir in solchem Fall nutzen. Das ist auch selbstverständlich. Jeder weiß, der auf so einer Liste steht, daß er auch mal privat angerufen werden kann in solchen Fragen. Es gibt da keine Probleme, seit Jahren nicht.

**Abg. Benker:** Zweite Frage. Aus der Aussage von Herrn Pohl - - wurde gesagt, die ELG neige dazu, Bundesfahrzeuge zuerst zu nehmen, bevor sie auf die „Oceanic“ zum Beispiel zurückgreife und ähnliches.

**Schell:** Nein. Also, aus der - - Sie finden in unserem ELG-Bericht eine Schiffseinsatzliste. Dann können Sie das - - kann man das nicht bestätigen. Nein. Die Bundesschiffe sind zwar insofern immer ein bißchen interessanter manchmal, weil sie eben mit Mannschaft besetzt sind und da - - die großen. Nur, mit denen konnten wir hier nichts machen. Die konnten nicht mehr rein in das Gebiet. Deswegen waren sie ja auch für eine Brandbekämpfung nicht geeignet. Deswegen konnte auch das ganze Brandkonzept von Herrn Gillert nicht durchgespielt werden, weil es an die Bundesschiffe letztlich gebunden war, sage ich mal so deutlich.

**Abg. Benker:** Dritte Frage. Hat es je aus Ihrer Erinnerung eine nachträgliche Billigung von eigenmächtigen Entscheidungen gegeben? Stichwort ist nach wie vor der Schlenkel, der ausgebracht worden ist. Wenn Sie also der Überzeugung geworden wären, daß das eine hervorragende Sache war und Sie hätten es dann nachträglich zur ELG-Entscheidung machen können, oder hat es so etwas bei Ihnen - -

**Schell:** Das geht schlecht. Die Beschlüsse sind raus, großer Verteiler. Was wollen Sie da machen? Ist noch nicht vorgekommen, solche Situation, -

**Abg. Benker:** Das war meine Frage.

**Schell:** - daß man Beschlüsse wieder einfängt, rückwärts. Aber wir sahen auch hier keinen Anlaß, ihn wieder einzufangen. Sie sehen ja, im Gegenteil: Wir haben immer noch gesagt: Nun macht doch endlich mal wieder weg den Kram da; genug geübt.

**Abg. Benker:** Das bedeutet, die Kosten bleiben dann auch bei dem Veranlasser?

**Schell:** Das ist so, ja. Das ist die Geschäftsordnung, die Geschäftsgrundlage.

**Abg. Benker:** Vierter Punkt, und zwar: In der Diskussion, ob 08.11. oder 09.11. - - Das, was vorhin von Herrn Schlie dargelegt worden ist mit dem Brandkonzept. Sie haben gesagt, daß jeden Morgen praktisch der Anruf zur Morgenlage mit Herrn Kesting passiert ist, so auch am 08.11. Am 08.11. morgens - so hat Herr Kesting ausgesagt - haben Sie mit Herrn Kesting telefoniert und ihn informiert.

**Schell:** Ja.

**Abg. Benker:** Dann ist aus der Lage heraus noch mal von Herrn - - ja, von Herrn Kesting angerufen worden; denn dort steht - ich zitieren das -:

„Dann hatten wir mit Herrn Schell noch einmal kurz über die Frage der Brandbekämpfung auf der ‘Pallas’ gesprochen.“

Das heißt, die Brandbekämpfung hat sehr wohl eine Rolle gespielt.

**Schell:** Die haben wir immer in unserem Kopf gehabt, natürlich. Nur die ausgiebige Diskussion des Konzeptes war erst am nächsten Tag. Aber in unseren Köpfen war natürlich das Thema Brandbekämpfung von Anfang an drin. Das kann man nicht einfach auslöschen.

**Abg. Benker:** Aber das muß schon etwas ausführlicher gewesen sein; denn Herr Kesting führt aus, daß in dieser Diskussion

dann letztlich auch die Entscheidung, welche Fachleute zieht man zu, wo Sie auf Körner gekommen sind - -

**Schell:** Richtig. Den hat er uns dann empfohlen. Das ist in Ordnung. Sonst wären wir auf Herrn Körner nicht gekommen. Das sage ich auch ganz offen. Ich kannte Herrn Körner nicht zu dem Zeitpunkt.

**Abg. Benker:** Denn das sind verschiedene Fragen. Also, die Frage, was Herr Kesting an den Minister weitergegeben hat in seinem Lagebericht am Mittag - denn da gab es noch mal die Lagemitteilung -, das entzieht sich Ihrer Kenntnis?

**Schell:** Das weiß ich nicht, welche Informationen dort hin und her gegangen sind. Das kann ich nicht sagen.

**Vorsitzender:** Herr Maurus!

**Stellv. Vorsitzender:** Da der Ölschlengel jetzt hier doch noch mal eine größere Rolle spielt, darf ich noch mal kurz zitieren aus dem Meldeprotokoll des Innenministers, das ich als Beweismittel einführen möchte. Am 15.11.98 heißt es hier:

„Lagebericht: um 9:45 Uhr mit Sperre-Legen angefangen“.

Im Situationsbericht vom 21. November 98 heißt es - Entschuldigung, des Umweltministers, nicht des Innenministers -:

„Ölschlengel stark verölt, jedoch nach Beobachtung nicht gerissen. Schlengel liegt eng an der ‘Pallas’ und im Heckbereich unter dem Schiff. Ferner wurde der Schlengel durch die Wellenbewegung hochgehoben und hat sich an Steuerbord der ‘Pallas’ an drei Stellen an der Reling aufgehängt.“

Soviel zur Effektivität.

Dann zu den Fragen, die ich hier noch einmal habe. Der ELG-Vertreter Hamburgs, wer war das?

**Schell:** Das war überwiegend ein Dr. Schmitz.

**Stellv. Vorsitzender:** Hatte Herr Dr. Schmitz auch den Kontakt zur Berufsfeuerwehr in Hamburg gehabt?

**Schell:** Der hatte den Kontakt zu Herrn Rechenbach, weil er das dienstlich ohnehin laufend hat. Der ist in Hamburg zuständig von seiten der Umweltbehörde für Brandschäden und alles, was mit Bränden zu tun hat. Insofern gibt es da einen ganz normalen persönlichen Draht, unkompliziert.

**Stellv. Vorsitzender:** Der Dr. Schmitz hat dann auch empfohlen, daß das Feuerlöschboot „Kiel“ über die ELG angefordert wird?

**Schell:** Das haben wir gemeinsam empfohlen. Ich weiß nicht, ob der Vorschlag von ihm kam oder - - Das kann ich nicht mehr nachvollziehen. Aber das ist ein gemeinsamer Beschluß, der da drinsteht, auch im Protokoll: Feuerlöschboot „Kiel“ mit heranziehen für die Brandbekämpfung.

**Stellv. Vorsitzender:** Da muß ich noch mal nachfragen. Sie sagen, es kann sein, daß dieser Vorschlag von Dr. Schmitz kam. Aber es sei anschließend ein gemeinsamer Beschluß gewesen. Läßt sich das nachvollziehen?

**Schell:** Das ist wohl schwer nach - - Das ist eben das, wenn Sie gemeinsam am Tisch sitzen und diskutieren. Dann machen wir nicht ein Protokoll, wer was vorschlägt. Das ist also etwas schwierig. Es kann sein, wenn Sie auf uns ansprechen - - ob möglicherweise von Herrn Rechenbach der Hinweis kam: „Da habt ihr doch in Kiel irgendso ein Boot sitzen“, das schließe ich nicht aus. Das ist möglich. Herr Rechenbach hat sich sehr um die „Kiel“ bemüht. Irgendwo ist das vielleicht auch zur Sprache gekommen, hat er ja auch einen Emissär mal draußen gehabt, um sich zu überzeugen, was denn da eigentlich auf der „Kiel“ läuft, ein etwas ungewöhnliches Verfahren; sage ich mal. Das ist sicher nicht normal, daß eine Bedienstete der Ham-

burgischen Feuerwehr auf dem Feuerlöschboot „Kiel“ mal guckt, was da Sache ist.

**Stellv. Vorsitzender:** Gut. Vielen Dank. - Dann: Sie sprachen vorher von dem Rechenbach-Buch, dieses Konzept; das ist von uns auch mit angefordert worden. Ist dieses Konzept Ihnen im Laufe dieser ELG-Diskussion bekanntgeworden, oder war Ihnen das vorher schon bekannt?

**Schell:** Das gehört zu meinen Unterlagen, die ich im Schrank habe. Das war mir in seinen groben Zügen vorher bekannt. Aber es ist ein Konzept mit einer bestimmten Zielrichtung, nicht zur Lösung dieses Falls. Ich habe jetzt hinterher noch mal durchgesehen und den Fall „Pallas“ versucht da reinzuprojizieren. Er paßt nicht. Der Fall „Pallas“, den können Sie mit diesem Buch und den Vorschlägen, die dadrin sind, leider nicht abhandeln.

**Stellv. Vorsitzender:** Das heißt also, daß dieses Konzept nicht beachtet worden ist bei der Bearbeitung des Falls „Pallas“?

**Schell:** Sie haben da kein - - Natürlich, es hatte - - Im Kopf hat man so etwas, was da drinsteht. Aber es war hier nicht anwendbar drauf. Es ist ja kein Rezept. Es ist ein Entwurf für die Schiffsausrüstung insbesondere - damals war es die „Neuwerk“, und in dem Zusammenhang was nach - - Da steht ja einiges zu drin. Das ist auch alles passiert und umgesetzt worden. Aber es ist - - Die Umsetzung jetzt in neue Regeln, in neue Forderungen, dies ist nicht erfolgt. Das ist ein Abschlußbericht einer Expertengruppe - mehr nicht, aber auch nicht weniger -, mit vielen netten Hinweisen, aber etwas fern von der Realität, gemessen am Fall „Pallas“. Der Fall „Pallas“ fällt voll durch das Sieb, ist hiermit nicht regelbar. Ich sage das ganz bewußt, damit das nicht überschätzt wird, was hier in dem Buch drinsteht.

**Stellv. Vorsitzender:** Sie widersprechen da einer Aussage von Herrn Zacher. Das aber nur am Rande.

**Schell:** Das macht nichts.

**Stellv. Vorsitzender:** Sie haben vorher noch mal angesprochen, daß es einen groß angelegten Übungsfall, ähnlich dem Fall „Pallas“, gegeben hat. Welcher war das, und wann ist diese Übung durchgeführt worden?

**Schell:** Nein, so ein Fall „Pallas“ - - Es gab mal eine Übung vor einiger Zeit, die hieß HUT, die HUT-Übung. Die hatte auch eine kleine ELG-Einlage drin. Aber sonst, vergleichbare Übungen in dieser Dimension haben wir nie gehabt.

**Stellv. Vorsitzender:** Gut. - Dann meine letzte Frage. Ich habe hier noch ein Meldeprotokoll, auch des Umweltministeriums, vom 18.11. Da wird ausgeführt:

„Abstimmung über das ELG-Organigramm und über die Darstellung der Organisations- und Führungsstrukturen im Havariefall ‘Pallas’“

Am 18.11. Hat sich dort in den Organisations- und Führungsstrukturen im Laufe der Bearbeitung des Falls irgend etwas geändert?

**Schell:** Das ist der Fall, wo die Absprache getroffen wird: Was macht die ELG? Was macht der Krisenstab? - Das ist das - - muß das sein.

**Stellv. Vorsitzender:** Das geht hieraus leider nicht ganz hervor. Deshalb frage ich.

**Schell:** Wir haben hier etwas zu Papier gebracht, was an und für sich für die anderen Bundesländer selbstverständlich war, daß also das Land natürlich seine eigene Organisationshoheit hat und die Umsetzung hier in eigener Regie machen kann - das ist selbstverständlich - und auch eigene Sachen selbst anordnen kann oder selbst vorschlagen kann, die wir dann abzusichern haben. Mehr ist da nicht drin, in diesem Organisationskonzept.

Das ist mal aufgeschrieben worden, war auch ganz nützlich, weil wir einen Fall dieser Dimension, mit soviel Aktivitäten an Land,

dann auf dem Schiff und dazwischen, im Wasser, mit den Ölbergungsschiffen - - das hatten wir noch nicht als wirklichen, tatsächlichen Fall. Als Üb-Fall auf dem Papier kann man das alles machen. Aber das hätte auch die rein behandlungstechnischen Möglichkeiten der ELG etwas überschritten, wenn wir uns jetzt noch um die Kleinschiffe, die da im Rütergatt dann Öl aufnehmen, dann auch noch kümmern sollten. Das hat dann freundlicherweise das Staatliche Umweltamt in Schleswig gemacht. Das war eine sehr sinnvolle Arbeitsteilung, die sich gut bewährt hat. Aber sie entspricht, liegt voll in der Linie der ELG-Vereinbarung.

**Stellv. Vorsitzender:** Sie sagten eben, Sie haben das gemacht, was in anderen Ländern gang und gäbe ist. Das verleitet mich jetzt natürlich zur Frage, auch vor dem Hintergrund einer anderen Information. Es gab vorher solche Organisationsstrukturen und solche - ich sage mal - Pläne über Ressourcen. Die lagen nicht verfügbar vor?

**Schell:** Für die Kommandostruktur der ELG schon. Was wir zu entscheiden haben, ist klar und eindeutig. Nur, sagen wir mal: Wir hatten keine Pläne - brauchten wir auch nicht - über das Zusammenwirken im Detail von ELG und nachgeordneten Stellen, hier zum Beispiel in dem betroffenen Lande, daß hier also ein Strang aufgebaut wird dann vom interministeriellen Krisenstab oder Leitungsstab über das Umweltministerium dann wieder runter zu den Ämtern. Daß man das mal im Zuge einer größeren Maßnahme zu Papier bringt, ist ganz normal und vernünftig. Das muß auch immer sehr angepaßt werden den jeweiligen Anforderungen. Der Havariefall - - Jeder Havariefall ist anders.

**Stellv. Vorsitzender:** Bis dato lag das nicht vor dann?

**Schell:** Lag in der Form nicht vor, nein.

**Stellv. Vorsitzender:** Herzlichen Dank.

**Vorsitzender:** Wollen Sie das noch zum Beweismittel geben?

**Stellv. Vorsitzender:** Das brauche ich für das nächste. Bei der Vernehmung von Herrn Kesting hätte ich das gerne noch mal herangezogen, würde es dann aber als Beweismittel einbringen.

**Vorsitzender:** Gut. Machen wir das pragmatisch so. - Herr Hielmcrone!

(Abg. Dr. von Hielmcrone: Ich ziehe zurück!)

Frau Todsens-Reese!

**Abg. Todsens-Reese:** Herr Schell, noch mal eine kurze Frage zum Thema Presse. Sie haben - wie auch schon vorher der Innenminister - sehr deutlich gemacht: Pressearbeit ist sehr wichtig im Zusammenhang mit so einem Unglücksfall. - Hat es da bei Ihnen in der ELG auch mal die Idee gegeben oder eventuell auch den Wunsch, für den Pressebereich eine Verstärkung zu bekommen, oder mußten Sie das alles mit abdecken?

**Schell:** Die klassische ELG-Vereinbarung sieht vor, daß wir aus der ELG heraus, von den Leuten, die da am Tisch sitzen, einen - das ist rein beamtenmäßig, schulmäßig dann gemacht - zum Pressesprecher erklären - der erfährt dann von seinem Glück durch Wahl oder durch Zustimmung -, der das dann machen muß. Das ist für normale, kleine ELG-Fälle vollkommen ausreichend - damit kann man das managen -, reicht aber überhaupt nicht aus, wenn Sie einen derart - sagen wir mal - medieninteressanten Fall haben, der sich über Tage und Wochen hinzieht; denn Medien wollen von morgens bis abends bedient werden. Die erste Meldung muß um 6:00 Uhr auf dem Tisch liegen. Das heißt, die Nachtmeldung muß eingefangen werden. Das können Sie mit einem Ingenieurteam und Technikerteam natürlich überhaupt nicht leisten, sondern dazu müssen Profis ran.

Das können Sie auch nicht von der ELG alleine aus machen, sondern das muß konzentriert - - ELG war ein Zentrum. Das andere war hier in Kiel, und das nächste war vor Amrum. Hier in Kiel hatten sie wenigstens zeitweilig noch so etwas wie eine Pressearbeit. In Amrum war schon keiner mehr zur Verfügung. Da mußten sie Pit Nauta dann interviewen oder irgendeinen von den Holländern, bis es dann gelungen ist, einen vom ALR da, vom Staatlichen Umweltamt hinzustellen einen Kollegen, der das dann so ein bißchen auffangen konnte. Bei uns war es dann überhaupt nicht mehr auffangbar; denn die Telefone der privaten Stationen gingen die ganze Zeit über ununterbrochen, und alle Leitungen waren zeitweilig blockiert.

Dafür muß man - - Das muß auf ein ganz anderes Fundament gestellt werden, und die Presse muß bedient werden. Man muß nicht warten, bis die Presse kommt, sondern man muß zur Presse hingehen. Man muß Ansprechpartner eröffnen, interessante Leute an die Presse heranführen, damit sie solide, glaubwürdige Informationen kriegt. Alles andere macht sich selbständig. Dann wird irgend jemand informiert. Solche Geschichten - ich nenne das mal eine Arabeske -, daß man da mit Güllerpumpen auch Ölbekämpfung im Rütergatt machen kann, so was geht dann natürlich durch die Presse durch, wenn Sie nicht aufpassen und das nicht selbst in die Hand nehmen.

**Abg. Todsens-Reese:** Konkrete Nachfrage: Haben Sie denn aus dieser Situation heraus da um Unterstützung mal gebeten?

**Schell:** Es ist mehrfach um Unterstützung gebeten worden, auch schriftlich, weil wir sagten - - So eine Art Hilferuf war das schon fast: Übernehmen Sie bitte die Pressearbeit verstärkt. - Das haben wir gemacht. Das ist hier nach Kiel gegangen, ja. Ist dann auch in gewisser Weise erfolgt.

**Abg. Todsens-Reese:** Nachfrage: An wen hier in Kiel -

**Schell:** An das Umweltministerium.

**Abg. Todsens-Reese:** - haben Sie diesen - -

**Schell:** Ich muß - -

**Abg. Todsens-Reese:** An das Umweltministerium haben Sie den Hilferuf gemacht. Haben Sie dann personelle Verstärkung in die ELG nach Cuxhaven bekommen? Ist dort jemand dann hingekommen, der Ihnen da arbeitsentlastend zur Seite gestanden hat?

**Schell:** Dann ist für einige Tage die Pressesprecherin des Umweltministeriums auch dort gewesen. Aber man kann von einer Person nicht erwarten, daß sie tagsüber die Presse bedient, sich dann nachts die Informationen holt - es war ja eine laufend sich verändernde Situation - und dann morgens um 6:00 Uhr schon die ersten Frühinterviews - - Das kann einer nur zwei, drei Tage durchhalten. Dann ist er am Ende seiner physischen Kräfte. So war das hier auch. Das heißt, mit einer Person, mal hinschicken und dann auch wieder zurückholen, ist dieses - - so ein Projekt nicht pressemäßig zu begleiten. Aber mehr Hilfe kam dann auch nicht. Unsere Bitte, Presse nach Amrum zu schicken, irgendwelche Fahrten zu organisieren für die Presse und so etwas, das ist dann alles nicht so umgesetzt worden. Das Technische hat hervorragend geklappt. Aber dieser Teil war nicht so glücklich.

**Abg. Todsens-Reese:** Vielen Dank, Herr Schell. - Noch eine andere, kurze Frage. Sie haben vorhin beklagt, daß sich aus der politischen Spitze niemand so richtig um Sie in Cuxhaven gekümmert habe. Meine Frage noch mal, um das zu konkretisieren, wie Sie das gemeint haben. Hat es denn zumindest Telefonate mit Ministern oder Staatssekretären gegeben aus Schleswig-Holstein oder auch aus einem der anderen Bundesländer, die in der ELG vertreten sind, oder überhaupt von niemandem?

**Schell:** Das Tagebuch verzeichnet keine Anrufe aus Kiel in dieser Richtung, von der Ebene, die Sie angesprochen haben. Aus Niedersachsen war das ein bißchen anders. Da gab es dann mal Kontakte. Da sind dann

auch nach einiger Zeit richtige Minister dagewesen, gleich im Doppelpaket.

**Abg. Todsens-Reese:** Was heißt „dagewesen“, telefonisch oder bei Ihnen in Cuxhaven?

**Schell:** Nein, auch persönlich; haben sich die Arbeit mal angeguckt, wie es da aussieht oder so. Aber das war auch schon - - da war auch schon einige Zeit vergangen. Ansonsten haben wir dort alleine unseren Job gemacht.

**Abg. Todsens-Reese:** Können Sie erinnern, welche Minister das aus Niedersachsen waren?

**Schell:** Das waren der Minister Jüttner, also der Umweltminister, und der Wirtschaftsminister.

**Vorsitzender:** Fischer.

**Schell:** Beide kamen hin und haben sich die Zeit genommen, auch sich in Ruhe das Geschäft anzugucken, Fragen zu stellen, sich unterrichten zu lassen und haben natürlich hinterher eine Pressekonferenz gegeben; das ist auch klar.

**Abg. Todsens-Reese:** Vielen Dank. Keine Fragen mehr.

**Vorsitzender:** Herr Fleskes!

**Abg. Fleskes:** Im Hinblick auf die Medienarbeit: Könnten Sie sich das vorstellen als Verbesserung für die Zukunft, daß auch die ELG direkt vor Ort mit Sprechern ist oder Presseleuten ist und vor Ort a) die Bevölkerung bedient mit Informationen und eben vor Ort auch die Pressearbeit mitmacht? Wir sind dagewesen und haben, so meine ich, dieses Defizit dort auch sehr deutlich gespürt.

**Schell:** Ich meine, das ist ein Job für die Pressestruktur einer Landesregierung. Es gibt da genügend Leute, die dafür angestellt sind bei der Landesregierung. Die ELG ist nur ein technisches kleines Gremium, bestehend aus ganz wenigen Leuten mit kleinen

Sonderstellen. Wir können Presseerklärungen abends rausgeben. Sie haben einiges in Ihren Unterlagen, wie wir das abends gemacht haben. Aber damit ist eigentlich das Ende, es sei denn - das ist die andere Alternative, wenn solch ein vergleichbarer Fall wieder eintritt -, wir heuern sofort - das gibt es ja am Markt - ein Presse - - ein entsprechendes - - das kann man ja als Dienstleistung heute anfordern. Theoretisch wären wir in der Lage und hätten das auch schon machen können. Nur, darauf waren wir nicht eingestellt. Das haben wir zuletzt gedacht, und da war es zu spät, als wir das merkten.

**Abg. Fleskes:** Aber Ihre letzte Bemerkung habe ich so verstanden, es wäre schon gut, wenn ein direkter Draht auch von Ihrem Gremium bis vor Ort da wäre; denn ich will Ihnen das sagen: Vor Ort wurde oftmals gesagt, von der Einsatzleitgruppe hört man nichts. Man könne auch einige Beschlüsse nicht nachvollziehen. - Insofern denke ich, wäre es zum Vorteil, wenn man diesen direkten Draht für die Zukunft dort zum Ort des Geschehens hätte.

**Schell:** Das ist sicher so. Wir mußten auch ein bißchen als Blitzableiter dienen, waren etwas anonym. Gesichter von uns gab es nicht. Namen waren auch nicht weiter groß bekannt. Das ist schon eine Schwierigkeit. Aber, wie gesagt, mit den Strukturen, wie sie heute sind, kann man so was nicht leisten.

**Abg. Fleskes:** Nein, als Vorschlag für die Zukunft.

**Schell:** Das muß man generell bei einer Fortentwicklung dieses Systems mal überlegen, wie man das hinkriegt.

**Vorsitzender:** Herr Hentschel!

**Abg. Hentschel:** Wann ist der Beschluß gefällt worden, daß die „Kiel“ eingesetzt wird?

**Schell:** Der Beschluß, den haben Sie bei Ihren Unterlagen, daß wir die „Kiel“ brauchen für - - Ich meine, es war so um den 11.

rum. Sehr frühzeitig haben wir gesagt, daß die „Kiel“ mit rangezogen werden soll, auch für Feuerlöschaufgaben. Am 18. war sie dann da; sie brauchte ja eine Zeitlang, um dahinzufahren. Oder am 12. Den Beschluß haben Sie aber zeitlich in Ihren Unterlagen. Ich habe ihn jetzt hier bei mir in meinem Handzettel nicht aufgeschrieben. Es gibt einen ELG-Beschluß, da steht genau drin: „Kiel“, bitte schickt uns „Kiel“; Feuerlöschkreuzer hieß er, glaube ich, damals noch.

**Abg. Hentschel:** Der Landrat Bastian hat, glaube ich, hier dargestellt, daß die ELG an sich verpflichtet ist, alle vier Stunden einen Lagebericht abzugeben. Kennen Sie das?

**Schell:** Ja, das ist für normale Fälle. Sie müssen immer sehen: Diese Vereinbarung ist auf Normalfälle zugeschnitten. Dies war zwar ein großer Üb-Fall, aber doch mit derart vielen Aktivitäten, daß wir nicht jede vier Stunden einen Lagebericht abgeben konnten. Mußten wir auch nicht; denn so schnell hat sich die Lage auch nicht verändert. Aber wir haben nicht alle vier Stunden einen Lagebericht - - Wir haben einmal am Tag die Lage in unseren ELG-Berichten zusammengefaßt - das ist richtig -, aber nicht alle vier Stunden. Dann hätten wir nichts weiter gemacht als Lageberichte. Wir mußten aber entscheiden, wenigstens in der kritischen Phase. Da hatten wir keine Zeit für so was.

**Vorsitzender:** Ich darf mal einwerfen: Die ELG hat am 10.11. beschlossen, den Feuerlöschkreuzer „Kiel“ zu entsenden. 10.11. laut ELG-Beschluß.

**Schell:** Ja, so in der Gegend muß das gewesen sein.

**Abg. Hentschel:** Danke schön. - Es war insbesondere die Klage, daß in der - - am 8., als das Öl austrat, an dem Sonntag, und dann auf den 9., daß es da in diesem Zeitraum bis zum 9. - ich weiß nicht, wann am Tag - jedenfalls keine Lageberichte gab.

**Schell:** Die Lageberichte, die Information der Ortsinstanzen ist nicht Aufgabe der

ELG, sondern das mußte hier über das Land geschehen, das heißt, über den Stab im Umweltministerium beziehungsweise nachher den Stab im Innenministerium. Dort ist die Information auch nach meiner Kenntnis erfolgt. Es sind sofort die Amtsvorsteher und dergleichen, auch nachher die Grünen-Organisationen, die sind alle - - Die haben einen sehr breiten Verteiler gehabt, der nachher einzubinden war. Das ist keine Aufgabe der ELG, von Anfang an nicht gewesen. Wir haben - mit Ausnahme des ELG-Vertreters Schleswig-Holsteins abends beim Eintritt, als ich Ihnen sagte, 22:00 Uhr sowieso - uns nicht weiter mit den Instanzen vor Ort unterhalten. Wir haben kein Gespräch mit Herrn Jungclaus gehabt oder so etwas. Das gab es nicht.

**Vorsitzender:** Frau Spoorendonk!

**Abg. Spoorendonk:** Ich teile Ihre Auffassung, daß gerade diese Öffentlichkeitsarbeit, diese Kommunikation von entscheidender Bedeutung ist. Aber dann habe ich noch mal eine Nachfrage, weil ich fand das - - Ich habe wenigstens Schwierigkeiten, das so nachzuvollziehen. Auf der einen Seite sagen Sie, es sei im Grunde genommen nichts Besonderes gewesen; jetzt setze ich das mal in Anführungszeichen. Aus dem Protokoll oder aus den Aussagen von Herrn Kesting geht das auch so hervor, es sei im Grunde genommen ein Fall und jetzt - - auf jeden Fall keine Katastrophe, aber so im Bereich der Normalität, wenn man von Normalität in solchen Sachen sprechen kann.

Dann sagen Sie, gut, dann haben Sie - - sind Sie dann von der Erfahrung überrascht worden, daß dann diese Öffentlichkeitsarbeit, diese Medienarbeit dann zunehmend von Bedeutung ist. Sie sagen, daß Sie dann auch dem Ministerium das mitgeteilt haben. Können Sie noch mal konkretisieren, wie Sie das mitgeteilt haben, und können Sie vielleicht auch sagen, welche Antwort Sie bekommen haben darauf? Wie ist diese Kommunikation gelaufen?

**Schell:** Die Kommunikation ist durch direktes Ansprechen hier im Umweltministerium, speziell auch die Person des dortigen stellvertretenden Abteilungsleiters, Herrn Wienholdt, gelaufen, von dort aus auch der Pressesprecherin mitgeteilt worden. Dann hat es Gespräche gegeben. Das erste Ergebnis war: Die Pressesprecherin war einige Zeit in Cuxhaven gewesen. Aber das war auch für eine professionell arbeitende Person zu viel. Sie kann nicht 24 Stunden am Tage - - am Stück Pressesprecherin sein - das geht nicht - und gleichzeitig in Kiel dann arbeiten. Das hat auch zu einer Verstärkung in Kiel wohl schon geführt. Da ist ja auch dann eine zweite Pressesprecherin tätig geworden zu der Zeit. Aber das reicht eben auch nicht aus. Man muß mehr bieten und auch ein echtes Angebot erfahren und nicht nur eine Presseerklärung schriftlicher Art rausgeben; das ist zu wenig.

**Abg. Spoorendonk:** Das haben Sie dann auch so mitgeteilt?

**Schell:** Das haben wir so mitgeteilt. Aber mehr konnten wir dann auch nicht machen.

**Abg. Spoorendonk:** Dann habe ich noch mal, weil - - Wenn ich das richtig verstanden habe, war das auch ein Aspekt, als es darum ging, von seiten des Innenministeriums jetzt das zu verlagern, weil man sagte im Innenministerium, da habe man jetzt die Strukturen und da könnte man gerade in Sachen Öffentlichkeitsarbeit wesentlich mehr leisten. Sind Sie an dieser Frage irgendwie beteiligt gewesen? Hat man Sie gefragt, wie Sie das sehen, die ELG?

**Schell:** Nein. Das ist nicht unsere Aufgabe, und in diese inneren Strukturen und diese - sagen wir in Führungsstrichen - aus den Medien zu entnehmenden Auseinandersetzungen - - möchte ich auch keinen Kommentar zu geben. Das ist nicht meine Aufgabe als ELG. Wir haben unseren Wunsch geäußert. Wir haben Hilfe gerufen, und wir haben in begrenztem Umfang Hilfe bekommen.

**Vorsitzender:** Herr von Hielmcrone!

**Abg. Dr. von Hielmcrone:** Herr Schell, verstehe ich Sie richtig, daß Sie den Eindruck hatten, daß weder der Minister noch die Staatssekretärin an Ihrer Arbeit Interesse gehabt haben?

**Schell:** Das kann ich so - - Ich nehme an, ich hoffe, daß sie großes Interesse daran haben. Sie haben uns aber auch keine Rüge erteilt. Sie hätte jederzeit uns auswechseln können. Es gibt immer noch einen zweiten ELG-Vertreter. Es gibt sogar noch einen dritten ELG-Vertreter. Ich gehe also davon aus, daß sie mit dem Ergebnis, was wir vorgelegt haben, wohl zufrieden war; sonst hätte sie ja irgendwie sich geäußert. Ich habe aber keine Äußerung, weder im Positiven noch im Negativen, erfahren. Insofern war das für uns eine normale Tätigkeit, wie man sie als Beamter nun jahrein, jahraus dann auch macht. Es muß ja nicht jede Tat belobigt werden. Darauf haben wir keinen Anspruch. Wir haben Anspruch auf Gehalt, aber nicht auf Lob.

**Abg. Dr. von Hielmcrone:** Danke.

**Vorsitzender:** Mir liegen keine weiteren Wortmeldungen vor.

**Schell:** Zum Bergevertrag wollen Sie gar nichts wissen? - Das ist gut.

**Vorsitzender:** Wir wollen nichts weiter von Ihnen wissen, Herr Schell. Wir danken Ihnen, daß Sie so ausführlich Stellung genommen haben und uns Ihre Wahrnehmung mitteilen.

**Schluß: 15:59 Uhr**