

Schleswig-Holsteinischer Landtag
Stenographischer Dienst und Ausschußdienst

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

„Pallas“-Untersuchungsausschuß

22. (11. öffentliche) Sitzung

am Montag, dem 19. April 1999, 10:00 Uhr
im Sitzungszimmer 142 des Landtages

Anwesende Abgeordnete

Dr. Jürgen Hinz (SPD)

Vorsitzender

Hermann Benker (SPD)

Günter Fleskes (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)

Wolfgang Kubicki (F.D.P.)

Abg. Anke Spoorendonk (SSW)

Weitere Abgeordnete

Berndt Steincke (CDU)

Weitere Anwesende

siehe Anlage

Tagesordnung:	Seite
Vernehmung von Auskunftspersonen	
Gernot Körner Kapitän der „Neuwerk“	5
Kapitän Peter Zahalka Verein Bremer Seeversicherer e.V.	36
Helmut Preugschat Amt für Katastrophenschutz	53
FKpt a.D. Olaf Hellwinkel Nautischer Verein Nordfriesland	74

Beginn: 10:00 Uhr

Vorsitzender: Guten Morgen, meine sehr verehrten Damen und Herren. Zur 22. Sitzung des Untersuchungsausschusses - es ist die 11. öffentliche Sitzung - heiße ich Sie herzlich willkommen.

Vernehmung der Auskunftsperson Gernot Körner

Ich begrüße Herrn Kapitän Körner. 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 für Ihre Aussagen zur Sache.

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

Sie müssen damit rechnen, daß Sie Ihre Aussage vor dem Ausschuß beeden müssen. In diesem Zusammenhang weise ich Sie rein vorsorglich besonders auf die strafrechtlichen Folgen einer falschen Aussage oder eines Meineides hin. Diese Belehrung, Kapitän Körner, 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. Hierzu bedienen Sie sich bitte des Mikrofons und drücken die rechte Taste. Wenn das Licht leuchtet, haben wir Sie in unserer Dokumentation. Guten Morgen, Herr Kapitän Körner, Sie haben das Wort.

Körner: Schönen guten Morgen. Mein Name ist Gernot Körner. Mein Alter: 10.5.41. Ich bin Kapitän auf „Neuwerk“ und Staatsangehörigkeit deutsch.

Vorsitzender: Ja, der Wohnort noch.

Körner: Der Wohnort ist Schiffdorf, 27619 Schiffdorf. Das ist in der Nähe von Cuxhaven.

Vorsitzender: Ja, danke schön. Kapitän Körner, uns liegen über Ihre Tätigkeit im Zusammenhang mit der Havarie des Frachters „Pallas“ mehrere Unterlagen vor. Ich darf hier die Ausschußmitglieder daran erinnern, daß wir das Schiffstagebuch der „Neuwerk“ vorliegen haben, daß wir ferner einen Vermerk von Kapitän Körner, datiert auf den 27.10.98 betreffend Havarie MV „Pallas“: - Schiff in Brand - Besatzung von Bord - Ladung: Paketholz - sowie einen weiteren Vermerk von Ihnen vom 9. November vergangenen Jahres betreffend wiederum Havarie MV „Pallas“: - Gesciefterter Versuch einer Schleppverbindung zum Havaristen - vorliegen haben.

Da Ihr Schiff und Sie, Herr Kapitän Körner, als erste in der fraglichen Nacht am brennenden Holzfrachter waren, schlage ich Ihnen vor, daß Sie uns zunächst noch einmal den Ablauf des Einsatzes Ihres Schiffes schildern.

Körner: Ja. Zunächst möchte ich erst einmal sagen, daß wir in der Nacht zuvor als sogenannte Stand-by-Schlepper für „Oceanic“ tätig waren, der die „Ruby XL“ im Schlepp hatte. Zu erwähnen wäre, daß in dieser Nacht Windstärken bis 12 herrschten, somit

eine hohe See und eine hohe Dünung vorhanden waren.

Wir bekamen am 26.10. um 9:36 Uhr vom ZMK die Information, daß im dänischen Bereich ein Schiff brennt - der Name ist bekannt - „Pallas“. Wir haben uns dann mit „Oceanic“ abgesprochen, daß wir diese Position - das war ungefähr das Feuerschiff „Elbe“ - verlassen, um zu diesem brennenden Frachter hinzufahren.

Das ist die Vorgeschichte. Wir hatten unser Schleppgeschirr aufgrund dessen, was ich gerade erwähnt habe, bereit. Das war auch der Grund, warum wir zunächst vor „Mellum“ den Vorzug erhalten haben, sofort dahinzulaufen.

Zu dieser Zeit herrschten noch Windstärken bis West 10. Es flaute zwar allmählich ab, die Windstärken wurden dann geringer - ungefähr West 7 -. Wir fuhren dann mit voller Maschinenleistung in Richtung zu dem Havaristen. Das war um 9:36 Uhr. Um 14:45 Uhr erreichten wir den Havaristen. Zu diesem Zeitpunkt waren bereits das Fischereischutzboot „Meerkatze“ auf der Position, dann ein weiterer kleiner Retter von den Dänen. Der hielt sich aber sehr abseits von dem Havaristen auf. Die Maschine von der „Pallas“ lief offensichtlich noch. Das Schiff drehte große Kreise über Steuerbord und brannte lichterloh, praktisch von vorne bis zum Achterschiff.

Zunächst umkreisten wir das Schiff zweimal, um die Bedingungen vor Ort zu erkunden, sahen dann an der Steuerbordseite das Rettungsboot ausgehakt. Die Leinen hingen darunter. Ein Teil von irgend etwas - Arbeitsboot - hing noch teilweise im Wasser. Kurze Zeit später nach uns kam die „Mellum“ auch vor Ort. Das war vielleicht 15 Minuten später. Ich vereinbarte dann mit dem Kapitän den sogenannten OSC - On-Scene-Commander. In der Verwaltung ist es üblich, daß immer derjenige, der zuerst am Unfallort ist, auch den On-Scene-Commander übernimmt.

Vorsitzender: Das heißt, Sie waren - -

Körner: Zunächst war ich On-Scene-Commander. In Abrede mit Herrn Diekhoff, Kapitän „Mellum“, haben wir dann beschlossen, zunächst erst einmal den Brand auf der „Pallas“ soweit einzudämmen, daß das Schiff begehbar war. Das haben wir dann auch getan. Zwischenzeitlich liefen diverse Gespräche mit ZMK über den Ablauf, der auch noch stattfinden sollte. Gut. Das war an sich die Vorgeschichte.

15:00 Uhr: Beginn der Feuerlöschfähigkeit habe ich hier in meinem Bericht erwähnt. Es steht auch ferner drin, daß wir zunächst gewisse Schwierigkeiten mit unseren Feuerlöschmonitoren hatten. Ein Schieber war gebrochen. Unser 1. Ingenieur hat dann fieberhaft daran gearbeitet, daß dieser Fehler behoben wurden.

Um 16:25 Uhr haben wir die Feuerlöschfähigkeit dann eingestellt. Ein Hubschrauber kam mit sechs Feuerwehrleuten, die wir an Bord übernommen haben.

Mit dem Kapitän der „Meerkatze“ hatte ich dann vereinbart, daß er vier Leute stellt, um eine Leinenverbindung herzustellen. Ja.

Dann um 17:00 Uhr - es fing da schon an zu dümmern, leicht dunkel zu werden - begannen wir mit dem Herstellen der Leinenverbindung. Die Wahl fiel bei mir auf einen schweren Draht, einen 62er doppelt geschorenen Draht, nennt sich „schnelles Auge“. Das ist ein 50 m langer Draht, der praktisch doppelt läuft, also ein enormes Gewicht hat. Die Schwierigkeit bestand darin, diesen schweren Draht an Bord des Havaristen zu ziehen mittels unserer eigenen Winsch.

Dies sollten die Leute, die von der „Meerkatze“ an Bord der „Pallas“ abgesetzt worden sind, an Bord des Havaristen so handeln, daß wir ohne Probleme diese schwere Leine an Bord des Havaristen ziehen konnten. Zu diesem Zeitpunkt waren die Windstärken noch ungefähr West 7, 6 bis 7. Es herrschte aber noch aufgrund des Vortages

eine sehr hohe Dünung, was bedeutete, daß eine ungeheure Dynamik in bezug auf die Bewegung der Schiffe untereinander bestand. Wir fuhren dann mit dem Heck an den Havaristen heran, schossen zunächst eine Leine auf den Havaristen, was auch völlig problemlos klappte. Die Leute von der „Meerkatze“ übernahmen die Leine, steckten diese Leine wiederum zurück, und wir hievten dann diese dünne Leine - wenn man so will - zurück zu uns an Bord, um mit einer sogenannten Hieveleine das Schwergeschirr an Bord der „Pallas“ zu hieven.

Die ersten Probleme tauchten auf. Die Leine verturnte sich, das heißt, sie verwandte sich ineinander zu einem Knäuel aufgrund dieser Dynamik der beiden Schiffe. Man muß wissen, wenn das eine Schiff unten ist, ist das andere Schiff oben. Das ist praktisch keine starre Angelegenheit, sondern es geht immer hoch und runter. 6 bis 7 m war die Bewegung zwischen diesen beiden Schiffen. Der Ablauf beziehungsweise die Entfernung zwischen diesen beiden Schiffen bestand dabei ungefähr immer zwischen 10 und 20 m.

Irgendwann gelang es dann tatsächlich, diese Leinenverbindung wieder soweit zu klariieren, daß wir hieven konnten. Es schien so, daß es uns tatsächlich gelingen sollte, diese Leine an Bord zu hieven bis 1 m vor dieser sogenannten Panamaklüse. Die Panamaklüse ist eine Klüse, die sich vorn im Schiff befindet und für Schleppverbindungen vorgesehen ist. Wie ich bereits erwähnte, 1 m vor dieser Panamaklüse brach plötzlich eine sogenannte Umlenkrolle beziehungsweise das Podest dieser Umlenkrolle. Das bedeutete, daß Teile dieser Hilfsleine, das ist eine Polyprop-Leine, 62 mm Durchmesser, daß sie auch teilweise zerbrach, und es entstand, na ich würde sagen, ein kleines Durcheinander an Bord der „Pallas“. Bei uns natürlich auch. Man mußte sehr viel Lose geben, weil die Leute von der „Pallas“ in heller Aufregung waren. Bei dieser Aktion bekamen wir dann einen Teil dieser Leine, die im Wasser schwamm, die Polyprop-Leine ist eine schwimmfähige Leine, in die Schraube, was

zur Folge hatte, daß wir den Rest der Leine kappen mußten, um diese Verbindung wieder zu lösen, was für uns natürlich sehr gefährlich war.

Ja, daraufhin verständigte ich mich mit Herrn Diekhoff, Kapitän der „Mellum“, daß er diesen Part jetzt übernehmen sollte, zumal die „Pallas“ immer stärker auf die Küste von Sylt zutrieb. Das waren zirka noch 3,5 bis 4 Meilen. Es war auch schon sehr dunkel. Es mußte schnell etwas geschehen. Herr Diekhoff hat dann eine Leinenverbindung mit einer Polyprop-Leine hergestellt, die relativ leicht zu handeln ist aufgrund der Tatsache, daß die Leine leicht ist, und mit sogenannter Manpower an Bord zu holen war. Diese Leine wurde auch hergestellt. Dies ist alles bekannt. Die „Mellum“ hat dann zirka 16 Stunden die „Pallas“ geschleppt. - Wie sich herausgestellt hat, hat es diese Leine letztlich gebrochen aufgrund des Umstandes, daß sich die Leine scheuerte, erhitze und irgendwann brechen mußte.

Ich meine, meine Entscheidung, diesen schweren Vorläufer für diese Leinenverbindung zu wählen, obwohl ich wußte, daß es unter Umständen da Probleme geben konnte, war vom Grundsatz richtig. Daß es letztlich nicht geklappt hat, ja - -

Vorsitzender: Ja.

Körner: Hätten Sie gleich irgendwelche Fragen?

Vorsitzender: Ja, wir kommen gleich dazu.

Körner: Ja, gut.

Vorsitzender: Das Fragerecht liegt bei uns, Herr Kapitän Körner. - Herr Abgeordneter Maurus.

Stellv. Vorsitzender: Herr Kapitän Körner, wann ist die „Neuwerk“ in den Dienst gestellt worden.

Körner: Die ist im Juli letzten Jahres in Dienst gestellt worden.

Stellv. Vorsitzender: Ist die Besatzung neu zusammengestellt worden, oder wo kommt die Besatzung her?

Körner: Nein, die Besatzung rekrutiert sich zum größten Teil aus der Besatzung der „Scharhörn“. Es sind natürlich einige Leute aufgrund der Altersabgänge hinzugekommen, aber der größte Teil der Besatzung kam von der „Scharhörn“. „Scharhörn“ ist ein Schiff, das hier in der Ostsee tätig ist.

Stellv. Vorsitzender: Wo liegen die Stärken und wo liegen die Schwächen Ihres Schiffes?

Körner: Ja, meine Antwort kann natürlich nur subjektiv sein. Das Schiff ist erst einmal sehr modern, hat einen sehr guten Antrieb. Man kann hervorragend mit dem Schiff manövrieren, starkes Bugstrahlruder, zwei Schrauben und ja, das sind an sich die Stärken. Sehr viel Kraft mit 14.000 PS für diese Größe, also ein starkes Schiff.

Stellv. Vorsitzender: Das Schiff ist ein Mehrzweckschiff.

Körner: Ja, ist ein Mehrzweckschiff, das ist richtig.

Stellv. Vorsitzender: Also, wenn Sie von den Stärken sprechen, liegt die Stärke im Ölskimmen, liegt die Stärke im Schleppen, oder würden Sie das als gleich gut bezeichnen?

Körner: Ja, für die Aufgabe des Schleppens sind wir nach meiner Meinung sehr gut ausgerüstet, für die Aufgabe, die wir als Not-schlepper haben. Für das Skimmen des Öls sind wir auch nach dem jetzigen Stand sehr gut ausgerüstet.

Stellv. Vorsitzender: Sie sagen also, obwohl das Schiff ein Mehrzweckschiff ist, ist es für sämtliche Situationen sehr gut einsetzbar.

Körner: Ja, würde ich sagen.

Stellv. Vorsitzender: Eine Frage zur Besatzung. Wieviel Bergeerfahrung hat Ihre Besatzung?

Körner: Unsere Bergeerfahrung beschränkt sich auf unsere Übung, die wir vorher durchgezogen haben, und auf das allgemeine seemännische Know-how der Leute, die schon sehr lange an Bord sind.

Stellv. Vorsitzender: Sie sagten eben, die Bergeerfahrung beschränkte sich auf die Übung.

Körner: Ja.

Stellv. Vorsitzender: Also auf eine Übung?

Körner: Nein, auf diverse Übungen. Wir haben diverse Übungen vorher gemacht unter anderem in Verbindung mit der „Mellum“, mit dem Bagger „Nordsee“ - nebenbei auch ein sehr großes Schiff -, und dann mit der „Brea“, mit einem, ich weiß es nicht, wie hieß er noch einmal - - Jedenfalls ein Schiff, das extra dafür gechartert wurde, um eine Schleppverbindung herzustellen.

Stellv. Vorsitzender: Wie viele Übungen dieser Art gab es denn?

Körner: Ich habe hier zum Beispiel eine Liste aller unserer Übungen zusammengestellt, wo unter anderem auch die Übungen als Schlepper aufgelistet sind. Könnte ich Ihnen gern einmal zur Verfügung stellen. Wir haben ein Übungsprogramm, was praktisch Woche für Woche abgehalten werden muß, und da fallen auch diese Schleppübungen, die Handhabung zum Beispiel mit dem Leinenschußgerät und so weiter. Alles was zu diesem gesamten Spektrum gehört, fällt da hinein.

Stellv. Vorsitzender: Vielen Dank, ich wäre Ihnen dankbar, wenn Sie uns diese Zusammenstellung zur Verfügung stellen könnten und möchte Sie auch als Beweismittel hier einführen.

(Wortmeldung des Abgeordneten Dr. von Hielmcrone)

- Ja, ich bin noch nicht zu Ende, habe doch eben erst angefangen, Herr Kollege. - Gut, ich möchte jetzt einmal in das konkrete Geschehen eintreten. Sie hatten ja dargestellt, daß Sie am 26.10.98 um 9:36 Uhr die Order bekommen haben, zur Position des Havaristen zu laufen. Um 15:00 Uhr haben Sie begonnen, die Feuerlösch Tätigkeiten aufzunehmen. Können Sie uns darüber noch ergänzend Auskünfte geben?

Körner: Ich hatte bereits erwähnt, daß wir anfänglich Schwierigkeiten hatten, einen unserer Feuerlöschmonitore in Betrieb zu setzen. Ein Schieber war da defekt. Zunächst haben wir mit dem sogenannten Eigenschutz gearbeitet, das sind zwei Feuerlöschmonitore, die dafür gedacht sind, das Schiff ständig unter einer Wasserglocke oder unter Wasser zu halten, damit man sich im Falle einer Brandbekämpfung nicht selbst gefährdet. Die haben wir dann eingesetzt. Die haben eine geringere Wurfweite als die eigentlichen Feuerlöscher, die oben auf dem Peildeck stehen.

Stellv. Vorsitzender: Es waren aber zunächst beide nicht einsatzfähig?

Körner: Zunächst waren beide nicht einsatzfähig, weil die beiden miteinander gekoppelt sind. Der eine war sowieso defekt, das war der Punkt. Aber die beiden Achtern waren einsatzfähig. Wir mußten nur sehr dicht an den Havaristen fahren, um sie auch entsprechend einsetzen zu können, hatten natürlich - das muß man dabei erwähnen - nicht diese Wirkung, als wenn wir diese anderen Feuerlöschmonitore benutzt hätten.

Stellv. Vorsitzender: Dann ist im Zuge einer Vernehmung eines anderen Kapitäns dargestellt worden, daß eine der Schwächen Ihres Schiffes darin läge, daß keine geeigneten Einrichtungen vorlägen, das Schleppgeschirr rüberzubringen.

Körner: Ich sehe das nicht so.

Stellv. Vorsitzender: Wie ist das Schleppgeschirr denn rübergebracht worden?

Körner: Das Schleppgeschirr - wie ich bereits erwähnt habe - ist zunächst - - Die Verbindung mußte erst einmal hergestellt werden mit diesem Leinenschußgerät. Dann wurde eine Polyprop-Leine herüber gegeben, die wieder zurückgeführt wurde zu unserem Schiff und wurde dann von unserem Schiff rübergehievt auf den Havaristen beziehungsweise sollte herübergehievt werden. Die Probleme hatte ich eben geschildert, daß ein Podest ausgerissen wurde. Offensichtlich ist die Leine heruntergefallen, wenn es nämlich nicht so gewesen wäre, dann wäre oben die Rolle weggesprengt worden. Statt dessen ist das gesamte Podest aus dem Deck herausgerissen worden.

Stellv. Vorsitzender: Ich will Ihnen noch einmal hierzu aus dem Bericht des Fischereischutzbootes „Meerkatze“ einen Vorhalt machen. Dort heißt es unter anderem:

„'Neuwerk' schießt auf eine Leine auf 'Pallas', mit dem „Searider“ wird die Leine auf 'Neuwerk' zurückgeführt, wo dann mittels Jolltau die Schleppleine zur 'Pallas' gehievt werden soll. Das Hieven des Jolltaus, dann der stärkeren Leine und das Ausstecken der Schleppleine geschieht auf 'Neuwerk' zuerst nur vom unteren Deck, später von zwei übereinanderliegenden Decks aus. Die Koordination: Hieven - Lose geben klappt nicht. Beide Leinen sind zeitweise tight oder Schleppleine ist tight und Jolltau lose. Das Jolltau wird dadurch vom Wind über die Schleppleine geschlagen. Dadurch bricht das Jolltau zwischenzeitlich und muß von unserem „Searider“ wieder zur 'Neuwerk' gebracht werden. 'Neuwerk' bittet unsere Crew, auf 'Pallas' die übereinandergeschlagene Schleppleine zu klarieren, was sich als äußerst schwierig und zeitweise auch gefährlich für unsere Leute

erweist, weil 'Neuwerk' die Position nicht halten kann und die Leine immer wieder ticht kommt. Das Schiff fährt nach Aussagen unserer Crew auf 'Pallas' und der Searider“-Besatzung ständig hin und her.

Als schon eine stärkere Leine an Bord der 'Pallas' ist, dampft 'Neuwerk' plötzlich so hart an, daß das Podest des Königsrollers, um den die Leine zurückgeführt wird, aus dem Deck der 'Pallas' reißt. Die Leine bleibt auf einem Poller hängen. Unsere Crew hängt die Leine über die Nase des Pollers, damit diese nicht ausrauscht und weiter geholt werden kann. Während dieser Zeit bekommt 'Neuwerk' sie in die Backbordschraube und kann nicht mehr klariert werden. Beim Andampfen bricht die Leine dann.“

Dann geht es weiter:

„'Meerkatze' hat während der Aktion ständig Sprechverbindung auf UKW mit den Leuten auf 'Pallas'. Es ist abgesprachen, daß 'Neuwerk' auf dem gleichen UKW-Kanal arbeiten soll. 'Neuwerk' reagiert aber nur zögernd und mangelhaft auf unsere UKW-Anrufe und Infos von der 'Pallas'. Es entsteht auch der Eindruck, daß keine Sprechverbindung Brücke-Achterdeck auf der 'Neuwerk' besteht. Anweisungen unserer Crew auf 'Pallas' werden erst mit erheblicher Verspätung und nach mehrmaligem Wiederholen ausgeführt. 'Mellum' stellt dann eine Schleppverbindung her.“

Und dann geht es noch weiter:

„'Neuwerk' versucht während des Schleppens zu löschen, nachdem die Monitore offenbar nur unter Schwierigkeiten in Gang gesetzt werden können. Beim Abbergen unserer Leute von der 'Pallas' wird 'Neuwerk' wiederholt aufgefordert, die Löscharbeiten während der Aktion zu unterbrechen,

um niemanden zu gefährden. Um die Jakobsleiter von unserem „Searider“ wahrzunehmen, geht der 1. N.O. Struß über das Deck der 'Pallas' und wird fast von dem Strahl des 'Neuwerk'-Monitors über Bord gespült.“

Körner: Gut.

Stellv. Vorsitzender: Nehmen Sie bitte zu diesen Vorhaltungen Stellung.

Körner: Soll ich vorn anfangen?

Stellv. Vorsitzender: Ja, gern.

Körner: Also zunächst muß man wissen, daß diese Leinenverbindung nicht starr ist. Das eine Ende hing im Wasser, da war unsere Schlepptrosse daran befestigt. Insofern der Vorwurf, daß wir plötzlich eine Fahrt voraus gemacht hätten oder haben sollten, hätte keine Wirkung darauf gezeigt, weil diese eine Schleppverbindung ja lose war.

Meines Erachtens ist die Leinenführung an Bord der „Pallas“ nicht korrekt gewesen. Die Leinen haben sich miteinander verturt, was bedeutet, daß irgendeine riesige Wooling entstanden ist, die letztlich dazu beigetragen hat, daß dieses Podest herausgerissen worden ist.

Also dieser Vorwurf, daß wir plötzlich nach vorne gefahren sind, auch wenn er tatsächlich stattgefunden hätte, hätte keine Wirkung auf die Leine gehabt aus dem einfachen Grunde, weil die Leine auf einer Seite lose war. Jeder kann sich vorstellen, wenn eine Seite lose ist, daß nicht so viel Kraft aufkommen kann, daß irgend etwas herausgerissen ist. Man muß auch wissen, daß havarien an so einem Schiff bei so einer hohen Dünung ist immer recht schwierig. Bewegung plus minus 5 m ist völlig normal. Das eine Schiff - wie ich bereits eingangs schon einmal erwähnt habe - ist oben, das andere ist unten. Die Beobachtung, die der Kapitän gemacht hat, kann er nicht gemacht haben. Diese Information wird er von seinem Steuermann bekommen haben, der an Bord der

„Pallas“ mitgearbeitet hat, und daß natürlich aus seiner Situation so unter Umständen empfunden haben mag. Jedenfalls waren wir immer sehr dicht an der „Pallas“ dran. Wie gesagt, die Bewegung 5 bis maximal 10 m ist völlig normal.

Der zweite Vorwurf, daß wir den Kontakt mit der „Meerkatze“ nicht aufrechterhalten haben: Es ist auch logisch, daß eine gewisse Hektik auf der Brücke ist, es kommen überall Nachfragen, was abläuft und so weiter und so fort. Der Kapitän der „Meerkatze“ kam mit irgendwelchen Fragen, die an sich mit diesem Ablauf gar nichts mehr zu tun hatten. Daß man da nicht ständig immer drauf antworten konnte, ist aufgrund dieser Situation auch verständlich. Wenn man merkt, daß diese Fragen mit der Sache wenig zu tun haben.

Dann der dritte Vorwurf mit dem von Deck Schießen des Feuerlöschers oder der Feuerlöschkanone: Der Kapitän der „Meerkatze“ hatte uns gebeten, die Feuerlöcher abzustellen, damit seine Leute von Bord gehen konnten. Dies wurde auch getan. Wie ich schon erwähnte, hatten wir Schwierigkeiten mit unseren Feuerlöschmonitoren. Wir konnten es nicht über unser Computersystem an Bord regeln, es mußte in der Maschine gemacht werden. Jetzt frage ich als normaler Seemann, wartet man ab, bis die Feuerlöcher abgestellt sind, dann geht man erst zu dieser Jakobsleiter und geht in das Boot und geht nicht erst dahin, wenn die Feuerlöcher noch in Betrieb sind. Die sind zirka zwei bis drei Minuten später abgestellt worden. Die Leute waren natürlich in einer gewissen Panik, was auch verständlich ist. Das Boot war unter Umständen schon längsseits, und sie wollten dahin und sind einfach losgelaufen. Sie hatten sich die ganze Zeit im Schutz der Aufbauten oder des Deckshauses aufgehalten, um diesem Strahl auszuweichen oder geschützt zu sein, und in diesem Augenblick laufen sie alle los, wo die Feuerlöcher noch nicht abgestellt sind. Dann frage ich mich, warum hätten sie nicht diese zwei Minuten,

die sie später tatsächlich abgestellt worden sind, loslaufen können?

Stellv. Vorsitzender: Herr Kapitän Körner, noch eine Frage: Ganz konkret, gab es eine Sprechverbindung Brücke-Achterdeck auf der „Neuwerk“?

Körner: Ja, natürlich. Wir sind dafür ausgerüstet. Unser Bootsmann beziehungsweise Meister, mit dem stand ich ständig in Kontakt. Mit dem habe ich abgesprochen, wie das zu laufen hat.

Stellv. Vorsitzender: Hier war ja dann auch noch der Vorwurf drin, daß die Anweisungen, die von der Crew der „Meerkatze“ auf der „Pallas“ kamen, erst mit erheblicher Verspätung und nach mehrmaligen Wiederholungen ausgeführt wurden. Es war ja dann Sprechfunkverkehr, der mit dem Vorgang zu tun hatte, und nicht irgendwelche anderen Fragen. Haben Sie dafür eine Begründung?

Körner: Also wir hatten direkt keinen Kontakt mit den Leuten von der „Meerkatze“ an Bord der „Pallas“, sondern nur über die „Meerkatze“ selbst, die im Abstand von einer Meile oder einer halben Meile vor uns lagen. Dieser Ablauf bedurfte an sich keiner besonderen Absprache. Die Leute von der „Meerkatze“ sollten lediglich das Umleiten der Leine an Bord der „Pallas“ tätigen. Nur wenn Probleme auftraten bedurfte es natürlich einer Verständigung. Und diese Verständigung klappte auch mündlich zwischen diesen beiden Schiffen. Ich hatte schon einmal erwähnt, daß der Abstand zwischen 10 und 20 m betrug zwischen diesen beiden Schiffen während dieses Versuchs der Leinenverbindung, und die sprachen auch miteinander. Unter anderem war auch dieses Boot von „Meerkatze“ - - Also, die Verständigung klappte schon. Es ist sehr schwierig, wenn man über ein anderes Schiff noch irgendwelche Informationen erhalten will. Es läuft über mehrere Wege, dann ist meistens schon wieder eine neue Situation eingetreten, wenn man irgend etwas besprochen hat.

Stellv. Vorsitzender: Vielen Dank, ich weiß nicht, ob wir diesen Ergänzungsbericht, den haben wir eigentlich hier vorliegen und der dürfte dann auch schon als Beweis eingeführt sein. Falls das noch nicht der Fall sein sollte, möchte ich das hiermit tun. Vielen Dank.

Körner: Bitte schön.

Vorsitzender: Herr von Hielmcrone.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Ja, ich habe einige Fragen.

Körner: Ja, bitte schön.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Sie sind um 9:30 Uhr vom ZMK oder von der Küstenwache besser gesagt in Cuxhaven in Marsch gesetzt worden.

Körner: Ja.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Wäre es möglich gewesen, zu einem früheren Zeitpunkt noch während der Nacht oder in den früheren Morgenstunden in Marsch gesetzt zu werden, und hätte es dann eine Gefahr für die Schleppverbindung „Ruby XL“ „Oceanic“ gegeben?

Körner: Also, zunächst wußten wir von dieser ganzen Sache nichts. Wir haben erst um 9:36 Uhr davon erfahren, daß da ein Schiff brennt. Die Frage, ob es - - Wenn wir früher dagewesen wären, hätte man natürlich den ganzen Tag zur Verfügung gehabt, mehr Tageslicht, was bei einer solchen Aktion von großer Bedeutung ist. Also die Chancen, wären ohne Frage besser gewesen, wenn wir früher dagewesen wären. Man hätte auch viel leichter an die Sache gehen können aufgrund des Umstandes, daß das Schiff erst einmal weiter von der Küste ist und daß man den ganzen Tag noch vor sich hat.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Es wäre auch möglich gewesen, Sie früher hinzuschicken?

Körner: Die Frage kann ich nicht beantworten. Ich weiß nicht, wie weit ZMK da schon eingebunden war.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Also, das ist ein anderes Problem. Das haben wir hier schon erörtert.

Körner: Ja, aber wir hatten ja nun den Auftrag, zunächst erst einmal für „Oceanic“ den stand-by-Schlepper zu machen.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Entschuldigung, das war eigentlich meine Frage. Sie waren ja zunächst einmal als stand-by-Schlepper bei der „Ruby XL“ sozusagen beschäftigt oder jedenfalls anwesend.

Körner: Ja, ja.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Wäre es für diese Schleppverbindung unproblematisch gewesen, sie bereits früher zu einem früheren Zeitpunkt zum Havaristen „Pallas“ in Bewegung zu setzen?

Körner: Zu diesem Zeitpunkt - - Wir haben das nachts alles miterlebt, wie „Oceanic“ den Anhang, die „Ruby XL“, südlich von Helgoland gedreht hatte. So wie mir der Kapitän Pohl erzählt hatte, hatte er große Bedenken, daß das problemlos ablief. Ich hatte bereits erwähnt: Wir hatten da teilweise Windstärken bis 12. „Ruby XL“ ist ein großes Schiff. Er hat uns mehrmals darum gebeten, daß wir in seiner Nähe bleiben, falls die Leinenverbindung bricht. Wir sahen - abgesehen davon, daß ich da überhaupt nichts von wußte, von der „Pallas“-Angelegenheit - für uns war das Priorität, bei der „Oceanic“ zu bleiben, um im Falle eines Falles da tätig zu werden.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Aber richtig bleibt es natürlich, daß, wenn Sie früher da gewesen wären - -

Körner: Ja, das ist korrekt. Wenn wir früher da gewesen wären, hätten wir den ganzen Tag gehabt, um eine Leinenverbindung herstellen zu können. Wir wären nicht in Zeitnot geraten, und das Schiff wäre nicht so dicht

an die Küste herangetrieben. Das ist schon richtig.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Zweite Frage: Hätte der Hubschrauber mit der Feuerwehrbesatzung aus Cuxhaven früher bestellt werden können und früher bei Ihnen sein können?

Körner: Unter Umständen ja. Wenn man über den gesamten Sachverhalt genau Bescheid gewußt hätte, hätte das der Fall sein können. Was hatte ich geschrieben? Um 16:00 - - Wir waren um 14:45 Uhr da und um 16:25 Uhr war der Hubschrauber da, der unter Umständen eine Stunde früher hätte da sein können - unter Umständen -, aber das mag ich auch nicht so richtig beurteilen. Es bedarf natürlich auch gewisser Abstimmungen, Zusammensetzung der Leute und so weiter und so fort.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Sie sagten, es sei auch ein dänisches Schiff in der Nähe gewesen. Wissen Sie welches Schiff das war? Und was hat dieses Schiff gemacht?

Körner: Das Schiff hat an sich nur im Abstand zu uns gelegen und hat keine Aktivitäten durchgeführt. Es schien ein Rettungskreuzer zu sein. Wir hatten auch wenig Zeit, ihn noch groß in Augenschein zu nehmen. Also, unsere Sache war ja die „Pallas“, und insofern haben wir das Schiff auch nicht weiter beobachtet, ob die noch irgend etwas gemacht haben. Jedenfalls sind sie bei uns nicht tätig geworden.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Eine Frage habe ich noch. Ich will mich eigentlich nicht in diese ganzen seemännischen Dinge einmischen, weil ich davon natürlich relativ wenig verstehe. Aber Sie haben eben erwähnt, Sie hätten - wenn ich das jetzt richtig erinnere - mit dem Abbruch dieser Umlenkrolle, also das, was wir hier häufig als Poller bezeichnet haben, unter Umständen rechnen können oder rechnen müssen. Ist das richtig?

Körner: Nein, das ist - - Ich weiß, daß es sehr schwierig ist, einen Draht dieser Stärke

und mit diesem Gewicht an Bord zu hieven - mit dem eigenen Geschirr wohlgemerkt. Meine Entscheidung, dieses schwere Geschirr zu nehmen, war schon - - Aufgrund der Wettervorhersage, die ja wieder eine Verschlechterung kundgetan hatte, wußte ich, daß es Probleme geben würde, wenn ich eine leichte Leine nehmen würde. Deswegen habe ich mich für diese schwere Leine entschieden - auch des Risikos bewußt, daß es unter Umständen nicht klappen könnte. Dann hätte man immer noch die leichtere Leine nehmen können, wie es dann auch „Mellum“ letztlich gemacht hat.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Okay, ich habe keine Frage.

Vorsitzender: Bitte schön, Herr Schlie.

Abg. Schlie: Vielen Dank. Herr Kapitän Körner, Sie haben vorhin dargestellt, daß Sie zuerst nach Absprache On-Scene-Commander waren. Wie lange war das der Fall?

Körner: Ja, das war so lange, bis „Mellum“ die Leinenverbindung hergestellt hatte, war ich On-Scene-Commander.

Abg. Schlie: Und das war auch für alle beteiligten Schiffe, die dort vor Ort während dieser Phase, in der Sie das Kommando hatten, klar und eindeutig, daß Sie On-Scene-Commander waren?

Körner: Das ist - - Ja, wir hatten es auf UKW abgesprochen, und es gab - - Alle Schiffe, die daran beteiligt waren - wenn man so will, „Meerkatze“ auch -, wir waren auf einem Kanal tätig. Kanal 17 war das glaube ich. Auf diesem Kanal wurde das abgesprochen. Jeder kann da mithören.

Abg. Schlie: Ja gut, das ist ja eine Sache, daß man mithören kann. Haben Sie es denn von sich aus den anderen beteiligten Schiffen mitgeteilt?

Körner: Nein, das habe ich nicht, aus dem einfachen Grunde, weil jeder mithört und

jeder das letztlich weiß. Wie stellen Sie sich das vor?

Abg. Schlie: Ich wollte mit Ihnen nicht darüber diskutieren. Ich frage ja nur, wie es gewesen ist. Unsere Aufgabe ist es ja im Moment nicht, zu interpretieren, sondern zu erfragen, wie es gewesen ist. Deswegen interessiert mich, ob Sie es aktiv mitgeteilt haben. Ich nehme aber zur Kenntnis, daß das nicht der Fall war, sondern daß andere Schiffe das hätten - so haben Sie das ja gesagt - den Funksprüchen entnehmen können.

Körner: Ja, es waren ja nur diese drei Schiffe vor Ort: „Meerkatze“, „Neuwerk“ und „Mellum“. Ich hatte mich, wie gesagt, mit dem Kapitän von „Mellum“ daraufhin geeinigt, daß ich, weil wir das erste Schiff vor Ort waren, den On-Scene-Commander mache. „Meerkatze“ hatte ja den gleichen Kanal geschaltet und wußte somit auch Bescheid.

Abg. Schlie: Wer wußte Bescheid? Entnehmen Sie das nur der Tatsache, daß Sie den gleichen Kanal geschaltet hatten und das aus dem Funkverkehr hätten ableiten müssen?

Körner: Nicht nur das. Ich hatte mich ja später noch mehrmals mit dem Kapitän von „Meerkatze“ gesprochen. Die Anfragen wurden immer speziell an mich gerichtet, was zu tun ist und so weiter und so fort. Daraus schlußfolgerte ich, daß der Kapitän der „Meerkatze“ wissen mußte, daß ich On-Scene-Commander war.

Abg. Schlie: Dann ein anderer Komplex. Sie haben ja vorhin deutlich gemacht, daß Ihr Mehrzweckschiff als Notschlepper sehr gut ausgerichtet ist.

Körner: Ja.

Abg. Schlie: Könnten Sie vielleicht diese sehr gute Ausrüstung noch einmal etwas näher erläutern und begründen, warum Sie als Kapitän der Auffassung sind, daß Ihr Schiff sehr gut geeignet ist, um zu schleppen?

Körner: Wir haben, wie ich bereits erwähnte, einen hervorragenden Antrieb. Das ist ein sogenannter Azimut-Antrieb. Das bedeutet, daß das Schiff sehr gut zu manövrieren ist, zusätzlich mit einem Bug-Jet, zirka 3.000 PS. Dann betreffs der Schlepppeinrichtung, 110 t Fahrzeug, ein erhöhtes Deck, wo man auch bei schwerer See oben arbeiten kann im Gegensatz zu den anderen Schiffen, zum Beispiel „Mellum“ oder „Oceanic“, die auf dem unteren Deck arbeiten.

In diesem Fall bei „Pallas“ war die Sache natürlich ein bißchen widrig, weil das nicht der Normalfall ist, daß der Winschbetrieb auf einem Havaristen ausgefallen ist und keine Besatzung da an Bord ist. Deswegen mußten wir auf dem unteren Deck arbeiten und unsere Winsch dazu gebrauchen.

Abg. Schlie: Sind Sie denn - -

Körner: Ja, und die gesamte Einrichtung ist so, daß alles von der Brücke aus gefahren wird - gleich neben dem Fahrstand -, und man mit dem Mann, der die Schleppbinde fährt, ständig im Blickkontakt ist und somit auch hervorragend operieren kann im Falle einer Schleppverbindung.

Abg. Schlie: Jetzt auch aus der Betrachtung dieser Erfahrung mit der „Pallas“ heraus: Sind Sie nach wie vor auch der Auffassung, daß Ihr Schiff für solche Situationen - denn, Sie haben ja dargestellt, daß Sie einen Ernstfall vorher noch nicht durchgemacht haben, sondern Ihre Tätigkeit in Übungen bestand - ausreichend gerüstet ist, um solche Situationen auch zu bewerkstelligen?

Körner: Ja, natürlich bin ich der Meinung. Man muß auch wissen, eine Bergung hängt von vielen Faktoren ab und wird nicht nur von einem einzigen durchgeführt, sondern von vielen Leuten. Wenn irgendeiner in dieser Reihe von vielen Leuten - wenn man so will - patzt, dann ist der Erfolg nicht mehr vorhanden. Wenn Sie zum Beispiel bei vielen Bergungsunternehmen in der Geschichte nachlesen, werden Sie feststellen, daß es

viele Bergungen gibt, die tatsächlich nicht geklappt haben. Es ist nichts Außergewöhnliches, daß mal eine Bergung unter diesen besonderen Umständen, die äußerst schwierig waren, nicht so abläuft, wie man sich das gern vorstellen würde.

Abg. Schlie: Könnten Sie die besonderen - -

Vorsitzender: Könnten wir im Anschluß an die Frage des Abgeordneten Schlie hinsichtlich des Trainings und der Erfahrung noch einmal klären: Das betraf das Schiff und die Mannschaft. Sie als Kapitän waren schon in der Vergangenheit mehrmals an Bergungen beteiligt?

Körner: Ja, ich erwähnte das bereits, daß wir nicht an echten Bergungen, sondern nur an Übungen beteiligt sind. Bergungen kommen selten vor. Wir als Notschlepper werden - wenn man so will - ja nur dann hinzugezogen, wenn die professionellen Schlepper nicht tätig sind.

Vorsitzender: Ja, danke.

Abg. Schlie: Könnten Sie noch einmal darstellen, worin die besonderen Schwierigkeiten der Umstände bei der „Pallas“ bestanden?

Körner: Ja, die besonderen Umstände waren zunächst, daß es ein totes Schiff war, daß es lichterloh brannte, daß das gesamte Schiff so heiß war, daß es kaum zu betreten war, und daß kein Binnenbetrieb an Bord funktionierte, keine Leute an Bord waren und wir praktisch unser eigenes Geschirr zurückholen mußten mit unseren eigenen Winnen. Hinzu kam die hohe Dünung, die dort noch stand, dann die Dunkelheit, die hinzugekommen war. Das sind die Faktoren, die bei dieser Bergung erschwerend hinzukamen.

Abg. Schlie: Sie haben dargestellt, daß die „Neuwerk“ und die Besatzung in vielfältigen Übungen Situationen durchgespielt haben. Ist so ein Fall auch annähernd einmal in einer Übung durchgespielt worden, daß ein Schiff

ohne Besatzung, lichterloh brennend auf den Haken genommen werden muß?

Körner: Nein.

Abg. Schlie: Ist nicht. Sind die Übungen, die Sie durchgeführt haben, auch bei ähnlichen Witterungsverhältnissen durchgeführt worden, wie sie im Ernstfall jetzt vor Ort herrschten?

Körner: Nein. Man darf natürlich bei einer Übung nicht die eigenen Leute gefährden. Deswegen ist es praktisch nicht möglich, Übungen unter diesen Umständen durchzuführen. Es ist ja ein hoher Gefährdungsgrad, der auch für die Leute besteht. Sie kennen ja den Ablauf. Die Leute sind teilweise über sich hinausgewachsen. Eine Übung kann natürlich unter diesen Umständen nie stattfinden. Das ist wahrscheinlich verständlich.

Abg. Schlie: Ja, völlig verständlich, daß man so einen Fall X, wie er da war, sowieso nicht theoretisch vorweg üben kann. Aber gibt es irgendwelche Anweisungen, Erfahrungswerte, bis zu welchen Bedingungen hin - auch was die Witterungsverhältnisse angeht - Übungen durchgeführt werden?

Körner: Es ist immer so, daß Übungen vorher geplant werden. Dafür werden Schiffe bereitgestellt. Dann wird die Übung durchgeführt. Wenn das Wetter zu schwer ist, sagt man ab. Aber bis Windstärke 7 haben wir das gemacht. Bis Windstärke 7, daß eine Gefährdung der Leute nicht bestand. Dann wurden die Übungen durchgeführt.

Abg. Schlie: Sie sagten vorhin, daß solch eine Bergung, solch eine Aktion davon abhängt, daß alle miteinander gut kooperieren, und wenn einer patzt, ist die ganze Situation verpatzt, wenn ich Sie richtig verstanden habe. Hat hier in diesem konkreten Fall jemand gepatzt? Wenn ja, wer?

Körner: Also, ich weiß nicht, wer letztlich - - Was heißt gepatzt?

Abg. Schlie: Ich benutze nur Ihre Worte.

Körner: Ja, gut. Ich meine, daß die Leine auf der „Pallas“ nicht richtig rundgeführt wurde, wenn man das als Seemann so sagt, daß die Leine von dieser Rolle runtergefallen ist und sich am Podest verhakt hat und somit das Podest herausgerissen worden ist. Das ist meine Meinung. Daß so etwas geschehen kann, ist auch klar. Man kann auch keinen Vorwurf machen.

Abg. Schlie: Nein, richtig.

Körner: Nur, es wird wahrscheinlich so passiert sein, sonst hätte das nämlich nicht passieren können. Unter Umständen hätte die Rolle weggesprengt werden können, das ist nämlich das schwächste Teil, aber nicht das gesamte Podest herausgerissen werden können.

Abg. Schlie: Noch einmal zu dem Feuerlöschmonitor, der defekt war. Das war ja auch bekannt. Hatten Sie das dem ZMK auch mitgeteilt, als Sie herausgefahren sind? War das dem ZMK auch bekannt, daß einer Ihrer Feuerlöschmonitore defekt war und dadurch der zweite auch außer Kraft gesetzt war?

Körner: Wir hatten noch zwei Tage vorher - ich hatte das auch schon einmal erwähnt, daß wir ein bestimmtes Übungsprogramm durchziehen - diesen einen intakten Feuerlöschmonitor noch in Betrieb gehabt und hatten keine Mängel festgestellt. Insofern bestand auch keine Veranlassung, dem ZMK mitzuteilen - zumal wir das auch nicht wußten -, daß dieser eine Feuerlöschmonitor kaputt war. Der andere, das war uns bekannt, da sollte nächsten Dienstag eine Firma kommen, um ihn zu reparieren.

Abg. Schlie: Ich hatte Sie vorhin richtig verstanden, die Tatsache, daß der eine bekannte defekt war, hatte auch dazu geführt, daß der andere quasi außer Kraft gesetzt war?

Körner: Ja, in diesem Fall, weil das repariert werden mußte. Das war ein Schieber - -

Abg. Schlie: Ja, ist klar. Es geht mir nur um die Sachaufklärung.

Körner: Wir hätten den einen mit 120 m Wurfweite und einer hohen Leistung benutzen können, wenn das je eingetreten wäre.

Abg. Schlie: Wie lautete genau noch einmal Ihr Auftrag, als Sie vom ZMK zur „Pallas“ beordert worden?

Körner: Da brennt ein Schiff, fahren sie dahin. Die wußten ja letztlich auch nicht mehr. Ich weiß nicht, ob sie von der „Meerkatze“ Informationen hatten oder von den dänischen Behörden. Wir sind zunächst erst einmal dorthin gefahren, um festzustellen, was sich da abspielt, um dann vor Ort tätig zu werden und der Situation entsprechend einzugreifen.

Abg. Schlie: Aber der Hinweis auf ein brennendes Schiff bedeutet ja auch - - Ich frage einmal: Hat der Hinweis auf ein brennendes Schiff für Sie auch bedeutet, Mehrzweckschiff, daß Sie auch mit dem Einsatzauftrag Feuerlöschen rausgefahren sind?

Körner: Auch, ja natürlich. Das eine gehört zu dem anderen.

Abg. Schlie: Wäre es notwendig gewesen, das ZMK darüber zu informieren, daß zumindest ein Monitor nicht funktionsfähig ist?

Körner: Das ZMK zu informieren? Ja gut, man hätte das unter Umständen sagen können, aber es hätte nichts an der Tatsache geändert, daß - -

Abg. Schlie: Nein, ich habe keine Schlußfolgerung gezogen, ich frage nur. Darf ich noch einmal zu dieser Angelegenheit mit dem Funkkontakt vor Ort, mit der Kommunikation kommen.

Körner: Ja.

Abg. Schlie: Uns hat der Kapitän der „Mellum“, Herr Gerdes,

Körner: „Meerkatze“.

Abg. Schlie: Entschuldigung, der „Meerkatze“, in der 12. Sitzung des Untersuchungsausschusses - ich zitiere aus der Niederschrift - gesagt, Seite 10:

„Wir haben uns auch schon während der ganzen Aktion darüber beklagt, daß die Kommunikation mit uns sehr schlecht war. Es ist ein paarmal so gewesen, daß die ‘Mellum’ und die ‘Neuwerk’ Sachen wußten, die wir noch nicht wußten. Und wenn wir ‘Neuwerk’ oder die ‘Mellum’ angesprochen haben - hauptsächlich die ‘Neuwerk’ -, dann kam zeitweise gar keine Antwort, oder es kam eine Antwort erst mit Verspätung. Wir hatten den Eindruck, als ob die Brücke gar nicht richtig besetzt gewesen wäre, daß die Brücke vielleicht teilweise nur mit einem Mann besetzt war, daß keiner an das UKW-Gerät, an das Funkgerät gehen konnte. Das war jedenfalls mein Eindruck.“

Können Sie dazu etwa sagen, Herr Kapitän Körner?

Körner: Ja. Zunächst lag „Meerkatze“ ja im Hintergrund, hatte zwar die vier Leute abgestellt, deren Aufgabe - wie ich schon sagte - es war, die Leine wieder zurückzugeben und so zu führen, daß die an Bord zu hieven war. Der Kontakt, den „Meerkatze“ mit uns ständig oder öfter versuchte herbeizuführen, betraf an sich nicht den Ablauf mehr. Viele Dinge, die Fragen hatten an sich mit der Sache nicht viel zu tun. Man muß wissen, beide Steuerleute waren eingebunden. Ich habe das Schiff gefahren. Es kamen viele Anfragen von außen. Die müssen letztlich alle bedient werden. Jede Anfrage ist wichtig. In diesem Fall unterscheidet man auch ein bißchen, ob es nun sehr wichtig ist oder ob es weniger wichtig ist. Wenn der Kapitän Gerdes diesen Eindruck gehabt hat - - Ich hatte mehr den Eindruck - - Er versuchte jedenfalls in die Situation so ein bißchen Streß reinzubringen. Deswegen habe ich

unter Umständen nicht ausführlich geantwortet, wofür auch keine Zeit war.

Abg. Schlie: Dann würde ich Ihnen gern noch eine andere Vorhaltung aus der Aussage von Kapitän Gerdes machen. Auf Seite 12 dieses zitierten Protokolls:

„Dann haben wir durch andere Quellen mitbekommen, daß die ‘Mellum’ und ‘Neuwerk’ auf einmal Sachen wußten, die wir nicht wußten. Daß die ‘Alex Gordon’ auf dem Weg zu dem Havaristen war, haben wir erst kurz bevor die ‘Alex Gordon’ da war, erfahren. Ich weiß nicht, ob das eine gute Kommunikation unter den Schiffen, die beteiligt sind, ist. Das kann ich nicht - - Und auch von der Wasser- und Schifffahrtsdirektion, wenn nur ihre Schiffe benachrichtigt werden.“

Körner: Das entzieht sich meiner Kenntnis. Also, wir haben immer auf einem Kanal gesprochen. An sich hätte der das mitbekommen müssen.

Abg. Schlie: Also, Ihrerseits funktionierte die Kommunikation einwandfrei?

Körner: Es gab überhaupt keine Probleme. Wir waren alle auf dem Kanal 17, UKW-Kanal. Jeder hört das, was der eine sagt und was der andere spricht. Ein Simplex-Kanal. Somit hören alle, die an dieser Aktion beteiligt waren, alles mit.

Abg. Schlie: Entschuldigung.

Körner: Ja, bitte schön.

Abg. Schlie: Nee.

Körner: In so einer Situation, wenn man ständig alles wiederholt und wiederholt und wiederholt, kann man sich auf die eigentliche Aufgabe, die ansteht, nicht mehr richtig konzentrieren.

Abg. Schlie: Funktionierte auch Ihre eigene Kommunikation mit dem Küstenwachzentrum aus Ihrer Sicht gut?

Körner: Ja. Wir haben unter anderem auch die Eins an Bord, dann haben wir SARCOM und so weiter und sofort. Also, wir haben diverse Möglichkeiten, Verbindungen herzustellen.

Abg. Schlie: Dann darf ich Ihnen eine weitere Vorhaltung aus der Aussage von Kapitän Gerdes machen. Ich zitiere:

„Dann wurden wir zeitweise auch von der Küstenwachzentrale gebeten, etwas an die ‘Neuwerk’ und die ‘Mellum’ weiterzugeben, weil die Küstenwachzentrale Nord die ‘Mellum’ und die ‘Neuwerk’ zeitweise über Telex oder über BOS nicht erreicht hat. Das war für mich nicht recht nachvollziehbar.“

Ist das so gewesen? Können Sie sich vorstellen, warum das so war?

Körner: Ich kann mich nicht erinnern, daß ich jemals eine Information bekommen habe. Unter Umständen kann das der Fall sein, daß der Steuermann etwas empfangen hat. Aber ich weiß nicht, was - -

Abg. Schlie: Gut. Ich habe im Moment keine Fragen mehr.

Vorsitzender: Herr Hentschel.

Abg. Hentschel: Herr Kapitän Körner, als Sie begleitend mit der „Oceanic“ noch für die „Ruby XL“ aktiv waren, sagten Sie, Sie hätten mit der „Oceanic“ abgesprochen, daß Sie zur „Pallas“ fahren. Ist das richtig?

Körner: Ich hatte abgesprochen, das ist eigentlich nicht das richtige Wort. Ich habe darüber informiert und habe ihn gefragt, ob er mich noch benötigt, aus dem einfachen Grunde, weil die Angelegenheit für mich vordringlicher war. Es bedurfte aber der Absprache, daß wir diese Stelle verließen.

Abg. Hentschel: Es war aber keine Rede davon, daß möglicherweise die „Oceanic“ zur „Pallas“ geschickt wird, weil sie mit der „Ruby XL“ abgelöst werden kann?

Körner: In der Elbmündung eine Schleppverbindung oder die Schiffe umzuspannen, wäre völlig unmöglich gewesen. Es hätte eine wahnsinnige Katastrophe gegeben. Es wäre einfach gar nicht möglich gewesen, daß man unter Umständen gesagt hätte, okay, „Neuwerk“ übernimmt jetzt „Ruby XL“ und „Oceanic“ fährt da hin. Wenn Sie diese Variante meinen.

Abg. Hentschel: Ich frage deswegen, weil Kapitän Pohl von der „Oceanic“ sagt, er hätte sich gut vorstellen können, daß die „Ruby XL“ in der Elbmündung von anderen Schleppern übernommen worden wäre und daß er hinausgefahren wäre, weil er auf hoher See besser agieren kann.

Körner: Das mag vielleicht die Meinung von Herrn Pohl sein. Aber so, wie ich es gesehen habe und wie die „Oceanic“ mit diesem Anhang - „Ruby XL“ - bei dieser hohen See hereingekommen ist, wäre es nach meinem Dafürhalten nicht möglich gewesen umzuspannen, ohne das Risiko einzugehen, daß die Leinenverbindung bricht und so weiter.

Abg. Hentschel: Danke. - Haben Sie persönlich Schlepperfahrung auf hoher See?

Körner: Nein, ich blicke aber auf eine langjährige seemännische Erfahrung zurück. Unsere Aufgabe auf diesen Schiffen ist das ständige Arbeiten mit Seezeichen und - auch bei großen Windstärken - mit Tonnen, zum Beispiel vom BSH, die einen Tiefgang von 15 m haben, bei denen die Leute unten an Deck mit schweren Ankergeschirren und so weiter arbeiten. Insofern kann ich eine langjährige seemännische Praxis vorweisen.

Abg. Hentschel: Wieviel Mann Besatzung hatten Sie an Bord?

Körner: 16 Mann.

Abg. Hentschel: Wieviel Mann waren auf der Brücke?

Körner: Drei Mann. Zwei Steuerleute und ich.

Abg. Hentschel: Wie war die Funkverbindung - -

Körner: Entschuldigung, das heißt, der Chief war auch oben auf der Brücke. Er fuhr das Schleppgeschirr.

Abg. Hentschel: Wie waren die Funkkontakte organisiert? Wer machte den Kanal 17, und gab es noch andere Funkverbindungen?

Körner: Ein Steuermann machte die gesamten Funkverbindungen. Wenn spezielle Fragen kamen, hat er mir den Hörer überreicht. Bei uns an Bord ist es möglich, zwischen diesen einzelnen Stationen zu schalten. Das steuerbordachtere Fahrpult hat auch die Möglichkeit, daß man umschalten und von dort aus sprechen kann.

Abg. Hentschel: Wie halten Sie Verbindung mit dem KMK?

Körner: Das geht entweder über Telex, über D 1 oder über Satcom. - ZMK meinen Sie?

Abg. Hentschel: Ja, ZMK.

Körner: Über diese drei Möglichkeiten. Meist geht es über Telex.

Abg. Hentschel: Wer hat die Verbindung mit dem ZMK gehalten?

Körner: Der Steuermann. Nachrichten vom ZMK laufen über Telex ein. Diese werden mir vorgelegt. Ich werde informiert, was sie wollen. Dann wird eine entsprechende Antwort formuliert, und die wird dann über Telex zurückgegeben. Wenn es besonders schnell gehen soll, macht man es entweder über D 1 oder über unseren Betriebsfunk, der aber in diesem Bereich nicht funktioniert, weil die entsprechende Station nicht so eingerichtet ist, daß man vom dänischen Bereich aus den ZMK erreichen kann. Aber wir können, wie gesagt, mit D 1 telefonieren.

Abg. Hentschel: Mit „Betriebsfunk“ meinen Sie BOS?

Körner: Nicht BOS. Wir haben einen eigenen Betriebsfunk innerhalb der Verwaltung, der große Bereiche abdeckt, aber diesen Bereich nicht.

Abg. Hentschel: Aber es hat auch Kontakt über BOS gegeben?

Körner: Entzieht sich meiner Kenntnis. Kann unter Umständen der Steuermann gemacht haben. Ich war vornehmlich mit der Aktion beschäftigt. Es sind natürlich solche Gespräche - - Ich bin nicht über jedes Gespräch, das nicht direkt mit dem Fall zu tun hatte - - Wenn es nur Informationen waren, die man von außen von uns abfragen wollte, hat das natürlich der Steuermann eigenständig gemacht. Ob Gespräche stattgefunden haben, weiß ich nicht. Ich gehe davon aus.

Abg. Hentschel: Wie halten Sie Kontakt mit den Leuten an Deck?

Körner: Über Handsprechfunkgeräte und über eine interne Gegensprechanlage. Wir haben also zwei Möglichkeiten. Der Bootsmann hat ein Handfunksprechgerät, und wir haben an Bord auch eine Gegensprechanlage. Beides funktioniert.

Abg. Hentschel: Wer bedient das Handsprechfunkgerät auf der Brücke?

Körner: Man hat mehrere zur Verfügung. In diesem Falle habe ich es bedient.

Abg. Hentschel: Wie haben Sie den Kontakt zu den Leuten auf der „Pallas“ gehalten?

Körner: Wir hatten keinen Kontakt zur „Pallas“, sondern unsere Leute, die achtern gearbeitet haben, haben diesen Kontakt mündlich gehalten, und was dort abgelaufen ist, wurde mir mitgeteilt, beziehungsweise über Umwege, über „Meerkatze“, wenn es etwas Grundsätzliches war. Aber in diesem Falle - - Es war an sich nichts Grundsätzliches zu bereden. Es gab eben nur - - Anfangs wurde, wie ich schon geschildert habe, festgelegt, was wir vorhatten. Der Kapitän der „Meerkatze“ hat dann seinen Leuten erzählt, wie das ablaufen sollte. Das hatte ich

vorgegeben. Damit war an sich auch schon alles gesagt.

Abg. Hentschel: Aber es gab doch eine Reihe von kritischen Situationen, als Sie vor der „Pallas“ hin- und hergeschwoigt sind und die Leinen herübergegeben wurden. Wäre es da nicht sinnvoll gewesen, daß Sie mit den Leuten auf der „Pallas“ Funkkontakt gehabt hätten?

Körner: Durchaus. Sagen wir einmal: Es hätte nicht geschadet. Aber zumindest die beiden Gruppen vor Ort, die Leute unten an Deck auf der „Neuwerk“ und die Leute auf der „Pallas“, hatten ja, wenn man so will, Kontakt zueinander. Der Abstand - 10 m, 15 m, 20 m - war nicht so groß, daß man sich nicht durch Zurufen verständigen konnte.

Abg. Hentschel: Welche Funkverbindung hatten denn die Leute auf der „Pallas“?

Körner: Die hatten Funkverbindung mit ihrem Schiff, mit „Meerkatze“.

Abg. Hentschel: Wissen Sie, über welchen Kanal? Oder wie lief das?

Körner: Sie haben einen eigenen Betriebsfunk. Sie haben einen eigenen Kanal gewählt. Ich habe keine Kenntnis darüber, welchen Kanal sie gewählt haben.

Abg. Hentschel: Ist es denn nicht Ihre Aufgabe, als On-Scene-Commander, zu gewährleisten, daß alle auf dem gleichen Kanal sprechen, damit Sie auch informiert sind?

Körner: Diesen Kanal hatten wir ja mit UKW-Kanal 17 festgelegt. Jedes Schiff hat seinen eigenen Kanal und seine Handfunk-sprechgeräte mit eigenen Kanälen. - Im Notfalle oder wenn irgend etwas akut zu entscheiden gewesen wäre, hätte die Möglichkeit bestanden, über „Meerkatze“ die Verbindung zu den Leuten auf der „Pallas“ herzustellen.

Abg. Hentschel: Mich wundert nur, daß Sie als On-Scene-Commander auf einem ande-

ren Kanal mit der „Meerkatze“ reden als die „Meerkatze“ mit ihren Leuten an Bord und daß Sie als On-Scene-Commander nicht direkten Kontakt mit den Leuten auf der „Pallas“ herstellen.

Körner: Ich weiß zum Beispiel nicht, welche Funkgeräte sie an Bord haben. Das wird alles mehr oder weniger in eigener Regie gemacht. Sie haben andere Funkgeräte als wir, benutzen andere Frequenzen. Es war für mich klar, daß eine Verständigung zwischen „Meerkatze“ und den Leuten der „Meerkatze“ bestand. Der Kapitän von „Meerkatze“ war für seine Leute und dafür verantwortlich, daß diese Verbindung bestand. Und diese Verbindung bestand ja.

Abg. Hentschel: Also sehen Sie die Aufgabe eines On-Scene-Commanders nicht darin zu klären, wer auf welchen Kanälen mit wem Kontakt hält?

Körner: Gewisse Dinge muß man einfach voraussetzen. Unter anderem muß man auch voraussetzen, daß der Kapitän der „Meerkatze“ für seine Leute verantwortlich ist. Ich kann mich ja nicht auch um seine Leute kümmern. Ich hatte mich jedenfalls vergewissert, daß der Kontakt zwischen diesen beiden Schiffen funktionierte. Er funktionierte einwandfrei. Die Aufgabe des Kapitäns der „Meerkatze“ ist es, für seine Leute zu sorgen, und diese Verbindung bestand offensichtlich auch. Sie haben sich ja unterhalten.

Wenn Sie ein Wirrwarr von Gesprächen auf die Brücke leiten - - Zum Beispiel werden viele Anfragen von der „Meerkatze“ an die Leute gekommen sein. Sie schaffen ein heilloses Durcheinander. Sie müssen sich auf das Wichtige konzentrieren, darauf, was abläuft. Nur wenn es etwas Besonderes gegeben hat, dann ist diese Verbindung über die „Meerkatze“ gelaufen. Nach meinem Dafürhalten soll man das möglichst kleinhalten. Wenn viele Fragen kommen, dann wird die Verwirrung unter Umständen nur noch größer.

Abg. Hentschel: Sie haben vorhin gesagt, daß von Seiten der „Meerkatze“ häufig Anfragen kamen, die mit der Sache wenig zu tun hatten.

Körner: Ich hatte zumindest den Eindruck, daß Dinge abgefragt wurden, die an sich mit der Sache in diesem Falle - - daß also andere Dinge eine höhere Priorität hatten.

Abg. Hentschel: Das heißt, die wichtigen Dinge konnten mit den Leuten auf der „Pallas“ nicht besprochen werden, weil immer unwichtige Fragen gestellt worden sind?

Körner: Nein, so möchte ich das nicht sagen. - Unwichtige Fragen. - Ich hatte den Eindruck, wie ich schon erwähnt habe, daß Dinge gefragt wurden, die mit dem augenblicklichen Ablauf nicht unbedingt etwas zu tun hatten. Der Steuermann, der diese Gerätschaften bediente, hat letztlich die Antworten gegeben. - Das war mein Eindruck.

Abg. Hentschel: Von Zeugen wurde uns gesagt, daß es sinnvoll ist, daß der On-Scene-Commander bei solchen Schleppversuchen nicht selber in Aktion ist, sondern daß ein Dritter On-Scene-Commander macht, damit er den Überblick über die Lage hat, damit die Leute auf der Brücke, die direkt in Aktion sind, die Hand frei haben und nicht auch noch alle Kommunikationsgespräche mit dem ZMK führen müssen.

Körner: Okay, das kann durchaus richtig sein. Aber wir haben das innerhalb der Verwaltung eben so geregelt. In den meisten Fällen sind ja nicht so viele Schiffe vor Ort.

Abg. Hentschel: Die „Mellum“ war ja da. Die hätte On-Scene-Commander machen können.

Körner: Wir haben es aber innerhalb der Verwaltung so geregelt, daß das Schiff, das zuerst am Unfallort ist, den On-Scene-Commander macht. Es ist ohne Frage richtig, daß man darüber nachdenken kann, ob man das nicht anders regelt, daß jemand, der - wenn man so will - nicht so aktiv ist, den

On-Scene-Commander macht, damit man ein bißchen Abstand zu der Sache hat. Das ist ohne Frage kein verkehrter Ansatzpunkt.

Abg. Hentschel: Sie haben ein sehr starkes Bugjet, Bugstrahlruder

Körner: Ja.

Abg. Hentschel: und sind damit auch in der Lage, das Schiff zu manövrieren.

Körner: Ja.

Abg. Hentschel: Bis zu welcher Windstärke können Sie Ihr Schiff unter Zuhilfenahme des Bugstrahlruders manövrieren?

Körner: Das hängt natürlich von mehreren Faktoren ab, von der Windstärke, von der Stromstärke, die sehr wichtig ist. Eine genaue Grenze festzulegen, ist sehr schwierig.

Abg. Hentschel: Wären Sie denn in der Situation in der Lage gewesen, auch mit dem Bugstrahlruder zu manövrieren?

Körner: Ja, das habe ich in diesem Fall auch getan. Ich habe das Schiff zum Beispiel mit dem Bugstrahlruder gerade gehalten, und die beiden achteren Propeller habe ich auf ganz langsam voraus gegeben, um immer die Möglichkeit zu haben, wenn das Schiff zu dicht herankam - - Man muß auch wissen: Bei dieser Entfernung, 10 m bis 20 m, bei dieser hohen Dünung - hätte eine Berührung mit dem Havaristen bedeutet, daß die Leute achtern stark gefährdet gewesen wären. Denn die Winschen sind ja unmittelbar am Heck des Schiffes angebracht. Eine Berührung wäre sehr gefährlich gewesen.

Abg. Hentschel: Haben Sie einen Notstopp-Schalter für die Maschine

Körner: Ja.

Abg. Hentschel: auf der Brücke?

Körner: Ja, haben wir.

Abg. Hentschel: Als das Seil ins Wasser gefallen ist - warum ist der Notstopp nicht

betätigt worden, damit die Schraube nicht das Seil hineinzieht?

Körner: Wie ich eben auch schon sagte: Eine Berührung mit dem Schiff wäre gefährlich gewesen. Wenn ich den Notstopp gedrückt hätte, wäre ich das Risiko eingegangen, mit der „Pallas“ zu kollidieren. In diesem Augenblick habe ich persönlich geglaubt, daß man nicht so viel lose Leine gegeben hat. Deswegen und auch im Hinblick auf die Gefahr, die daraus resultiert hätte, habe ich den Notstopp nicht betätigt. Man muß wissen, daß ein Notstopp ein Schiff manövrierunfähig macht. Ich hätte letztlich nur noch das Bugjet zur Verfügung gehabt.

Abg. Hentschel: Sie sagten, die „Neuwerk“ sei zum Schleppen gut geeignet. Was passiert beim Schleppen, wenn sich die „Neuwerk“ aufgrund der Dünung querstellt, was beim Schleppen ja vorkommt?

Körner: Durch diese Azimut-Antriebe hat man die Möglichkeit, einen Querschub durchzuführen, im Gegensatz zu normalen Schiffen, die feststehende Schrauben haben. - Was dann passiert? Die Gefahr besteht natürlich für jedes Schiff, daß es dann umgerissen wird. Aber man hat durch diese Azimut-Antriebe schon im Vorfeld die Möglichkeit, diese Situation nicht aufkommen zu lassen.

Abg. Hentschel: Ist die „Neuwerk“ von der Winde und von den Aufbauten her hinsichtlich des Seils auch dann noch frei, wenn das Schiff querliegt, oder kommen Sie dann mit Ihren Aufbauten in Berührung?

Körner: Der sogenannte Haltepunkt - das ist der Punkt, an dem die Schleppkraft wirkt - befindet sich im letzten Drittel des Schiffes. - Kennen Sie die „Neuwerk“? Haben Sie sie schon einmal gesehen?

Abg. Hentschel: Nein.

Körner: Durch eine verstärkte Reling in Form eines Rohres wird das Seil achtern eingeschränkt, so daß es darüber hinaus nicht

laufen kann. Das Seil kann also mit den Aufbauten nicht in Berührung kommen.

Abg. Hentschel: Ah, ja. - In Ihrem Schiffstagebuch tauchen an zahlreichen Stellen an den gleichen Tagen Einträge unterschiedlicher Handschriften auf, ohne daß gekennzeichnet ist, wer sie eingetragen hat. Wie erklären Sie sich das?

Körner: Zunächst: Die Schriften kennt man. Was eingetragen wird, wird in der Regel vom wachhabenden Steuermann eingetragen, vom wachhabenden Offizier. Die Zusatzbemerkungen kommen vom Kapitän. Anhand der Zeiten, die mit angegeben sind, kann man erkennen, wer Wache gehabt hat. Das wird ja auch eingetragen. Dann weiß man auch, wer das geschrieben hat.

Abg. Hentschel: Im Unterschied zu den anderen Tagebüchern, die relativ lakonisch sind, sind bei Ihnen sehr viele nachträgliche Einträge gemacht worden. Wann sind die gemacht worden?

Körner: Das entzieht - - Die müssen unmittelbar danach gemacht worden sein. - Nicht einen Tag später oder so. Unmittelbar danach.

Abg. Hentschel: Kennen Sie die Seetagebuchverordnung § 9 Abs. 6 über die Eintragung in Schiffstagebücher?

Körner: Das hätte ich jetzt nicht so griffbereit. Aber wenn Sie sie mir vorlesen, werde ich sie wahrscheinlich kennen.

(Abg. Kubicki: Dann kennt er sie! - Heiterkeit!)

- Natürlich kenne ich sie, aber ich hätte sie nicht so griffbereit.

Abg. Hentschel: Darin steht, daß Eintragungen mit Unterschrift und Angabe der Befugnis zu leisten sind. Zum Beispiel welche Position - beispielsweise Erster Offizier - derjenige, der die Eintragung vornimmt, an Bord hat.

Körner: Ich hatte ja schon gesagt: Die Wachen sind genau aufgeteilt. Jede Wache wird von dem jeweiligen wachhabenden Offizier gegengezeichnet, und darunter steht noch die Eintragung des Kapitäns. Es kommen also nur drei Handschriften in Frage.

Abg. Hentschel: Das heißt, die Unterschriften sind alle erfolgt, nachdem sämtliche Eintragungen gemacht worden sind, und es ist nicht so, daß zunächst eine Eintragung mit Unterschrift gemacht worden ist, und dann sind noch nachträglich Eintragungen vorgenommen worden?

Körner: Ich verstehe Ihre Frage nicht. Wie „nachträglich“? Die Eintragungen werden immer nach einem Ablauf vorgenommen. Jeder Eintrag. Wenn irgend etwas passiert ist, wird das in das Tagebuch eingetragen. Mittags unterzeichnet immer der Kapitän das Tagebuch, und am darauffolgenden Tag unterzeichnet er es wieder. Das ist ein normaler Ablauf.

Abg. Hentschel: Okay. Danke schön.

Körner: Bitte sehr.

Vorsitzender: Herr Kubicki!

Abg. Kubicki: Herr Körner, ich habe vernommen, daß Sie verwaltungsintern entschieden haben: Das Schiff, das zuerst an den Ort des Geschehens kommt, ist On-Scene-Commander.

Körner: Ja.

Abg. Kubicki: Würden Sie mir einmal sagen, welche Kompetenzen der On-Scene-Commander vor Ort hat? Ist er derjenige, der sozusagen die Einsatzleitung hat, der bestimmt, welches Rettungsmittel an welchen Punkten wie eingesetzt wird, oder welche Kompetenz hat er?

Körner: Der On-Scene-Commander ist derjenige, bei dem zunächst die Informationen zusammenlaufen. Man kann sich das ungefähr so vorstellen: Jeder hat ja zu dieser Situation in Form der Art der Hilfeleistung

und so weiter etwas beizutragen. Das darf man sich nicht so vorstellen, daß der On-Scene-Commander sagt: Du machst jetzt das und das. Jeder bietet sich ja für das an, was er gerade am besten kann. Die Aufgabe des On-Scene-Commanders ist es, bei Streitigkeiten oder Diskrepanzen zu entscheiden: Okay, wir machen es so und nicht so. Das ist die Aufgabe des On-Scene-Commanders vor Ort. Er hat letztlich - wie in diesem Fall - festzulegen, wie eine Bergung abläuft. In diesem Fall hatte ich mich mit Herrn Diekhoff, dem Kapitän der „Mellum“, verabredet bzw. gesagt: Ich schlage vor, daß wir das Schiff zunächst einmal soweit löschen, daß wir überhaupt in der Lage sind, Leute an Bord des Schiffes abzusetzen. Das war, wenn Sie so wollen, meine erste Amtshandlung. Das andere entwickelte sich aus der Situation, die sich ja ständig veränderte.

Abg. Kubicki: Darf ich das, was Sie sagten, so verstehen, daß der On-Scene-Commander nur eine Art Koordinierungsfunktion hat und keine Einsatzleitungsfunktion nach der Devise: Ich bestimme jetzt, welches Schiff an welche Seite mit welchem Geschirr und mit welchen Personen welche Maßnahme vornimmt?

Körner: Jeder Kapitän ist für sein eigenes Schiff verantwortlich. Das kann der On-Scene-Commander nicht bestimmen. Nein. Wenn Sie so wollen, haben Sie recht, daß der On-Scene-Commander - „Commander“ ist vielleicht auch nicht das richtige Wort; „Coordinator“ wäre wahrscheinlich besser - Dinge bei unterschiedlichen Meinungen zusammenfügt.

Abg. Kubicki: Was würde denn passieren, wenn beispielsweise die „Mellum“ sagen würde: Ich will jetzt an den Havaristen herangehen, und es wäre ein weiteres Schiff da, das auch sagen würde: Ich will an den Havaristen herangehen? Würden Sie in der Lage sein zu entscheiden: Dieses Schiff macht es, und das andere hält sich heraus?

Körner: Jeder würde ja sagen, warum er besser geeignet ist. Dann müßte der On-

Scene-Commander oder -Cooperator entscheiden: Okay, nach meiner Meinung ist - sagen wir einmal - die „Oceanic“ oder die „Mellum“ besser dafür geeignet. - Machen Sie das.

Abg. Kubicki: Wenn Sie feststellen, daß die Mittel vor Ort nicht ausreichen, sind Sie dann als On-Scene-Commander in der Lage, anderswo noch welche zu bestellen, also zum Beispiel beim ZMK anzurufen und zu sagen: Ich brauche innerhalb von zwei Stunden vier Hubschrauber, die Material und Personen von verschiedenen Schiffen auf den Havaristen verlasten?

Körner: Die Organisation dieser Hilfsmittel würde ja über den ZMK laufen. Ich könnte letztlich nur die Anfragen stellen und sagen: Das und das wird hier benötigt; besorgen Sie das. Alles weitere müßten die letztlich machen. Ich könnte das vor Ort nicht machen.

Abg. Kubicki: Haben Sie das einmal getan? Haben Sie einmal angerufen und gesagt: Ich brauche noch folgendes Material, und haben sie darauf reagiert oder nicht reagiert?

Körner: In diesem Falle stand das nicht an. Der Kontakt, den Hubschrauber zu bestellen, war schon vorher abgelaufen, und Material brauchten wir letztlich nicht.

Abg. Kubicki: Wenn jetzt ein Hubschrauber nach Ihrer Auffassung nicht ausreichte - - Oder: Reichte nach Ihrer Auffassung die Hubschrauberkapazität vor Ort aus?

Körner: Zunächst ja. Solange die „Neuwerk“ im Einsatz war, reichte er aus. Er hatte letztlich nur die Aufgabe, die Leute überzusetzen. An Bord war nichts von irgendwelchen Leuten zu löschen. Man hätte gar keine Gerätschaften hinüberbringen können und so weiter und so fort. Der einzige Hubschrauber, der zunächst da war, war also meines Erachtens ausreichend. Wie sich die Sache später entwickelt hat, das ist eine andere Sache.

Abg. Kubicki: Sie waren ja dann irgendwann wieder vor Ort.

Körner: Wir sind bis Mitternacht noch längsseits gefahren, um das Schiff soweit abzukühlen, weil man seitens der Feuerwehr Angst hatte, daß die Brände durch die Schotten durchbrennen würden. Wir sind also bis Mitternacht querab gefahren und haben unsere Feuerlöschkanonen auf den Havaristen gehalten, was nebenbei unter normalen Umständen in diesem Abstand von 10 m bis 15 m, in dunkler Nacht, bei schwerer See überhaupt nicht durchzuführen ist. Man konnte durch das Verdampfen des Feuers kaum etwas sehen. Am anderen Morgen sind wir nach Helgoland gefahren, um unsere Leine durch einen Taucher vor Ort wieder aus der Schraube entfernen zu lassen, was nicht gelungen ist. Wir mußten dann nach Cuxhaven fahren, um dies von einem Unternehmen machen zu lassen.

Abg. Kubicki: Als die „Mellum“ die Polypropylen-Leinenverbindung hergestellt hatte, war Ihnen klar, das sagten Sie vorhin -, daß sie nicht lange halten würde.

Körner: Ja. Sonst hätte ich das auch selbst gemacht, weil eine Leine dieser Art, die man ohne eigene Winden selbst herüberholen kann, einfach leichter zu handeln ist. Es war aber eine andere Situation für mich. Als wir angefangen haben, hatten wir noch Tageslicht. Ich mußte diesen Versuch mit einer Stahltrasse einfach unternehmen, während die „Mellum“ bei Dunkelheit angefangen hatte, als die „Pallas“ schon dreieinhalb Meilen vor der Küste Sylts war und durch den westlichen Wind ständig weiter zur Küste trieb. Die „Mellum“ war also schon gehalten, schnellstens zu handeln, was sie letztlich auch getan hat.

Abg. Kubicki: Haben Sie dem ZMK Ihre Auffassung mitgeteilt, die Leine werde reißen und Sie brauchten möglicherweise bald Hubschrauberkapazitäten, um erneut Personen oder auch Lasten - von welchem Schiff auch immer - auf den Havaristen zu bringen?

Körner: Nein. Ich habe vielleicht nicht unbedingt gewußt, daß die Leine reißen wird. Es war einfach sicherer, einen schweren Draht zu nehmen. Es hätte unter Umständen auch halten können. Nur die Gefahr des Reißens bestand natürlich. - Das habe ich damit natürlich nicht gemeint. Aber jeder Kapitän weiß, daß ein solches Problem auftreten kann.

Abg. Kubicki: Nicht, daß Sie denken, ich will Sie in irgendeiner Form kritisieren. Das steht mir gar nicht an, sondern ich frage vor dem Hintergrund des Abschlußvermerkes der Wasserschutzpolizei für die Staatsanwaltschaft in Kiel, in dem folgendes festgehalten ist:

„Es mußte absehbar gewesen sein, daß die doppelte Polyprop-Schleppverbindung der „Mellum“ zur „Pallas“ nicht auf Dauer halten würde. Für den Fall des Brechens der Schleppverbindung wäre es unbedingt erforderlich gewesen, ohne Rücksicht auf entstehende Kosten permanent einen Lastenhubschrauber für Personen- und Materialtransport zur Verfügung zu halten. Der Havarist war weiterhin unbemannt und der Einsatz eines Bergungskommandos und Materialtransporte waren für die weitere Abbergung notwendig. Diese Einsatzbereitschaft können die eingesetzten Hubschrauber BGS „Puma“ und SAR „Seaking“ für einen solchen Fall nicht uneingeschränkt erfüllen.“

Deshalb war meine Frage, ob Sie, da Sie ja nun vor Ort waren und das Geschehen kannten, die Witterungsverhältnisse und alles Mögliche, den ZMK einmal darauf hingewiesen haben: Wir brauchen Hubschrauberkapazitäten; haltet sie vor, damit wir sie jederzeit abrufen können, und zwar nicht unbedingt BGS- und SAR- sondern möglicherweise WIKING-Hubschrauber aus Cuxhaven, die so etwas ja auch machen.

Körner: Ich habe im nachhinein auch mit Hubschrauberpiloten gesprochen. Ich kenne

auch ein wenig den Sachverhalt. Sie sind nicht in der Lage, Leinen von dieser Stärke an Bord zu geben. Maximal vier Leute können sie - - Ich glaube, 400 Kilogramm. Wenn man bedenkt, daß ein Meter dieser Leine schon 20 Kilogramm wiegt, so können Sie sich ausrechnen, wie schwer das bei 100 Metern wird. Sie sind nicht in der Lage, diese Leine an Bord zu geben.

Man muß dabei auch bedenken, daß das Schiff lichterloh brannte. Wo wollen Sie das absetzen? Das wäre für die Hubschrauberpiloten gar nicht möglich gewesen. Und Lastenhubschrauber, die unter anderem auch Panzer transportieren können, stehen nicht zur Verfügung. Vor allem haben sie auch nicht die Übung, so etwas bei einer solchen Wettersituation durchzuführen. Für mich bestand also nicht die Frage, ob ich das mitteile, und zwar aus dem einfachen Grunde, weil aus dem seemännischen Know-how heraus einfach bekannt sein muß, daß die Sache so abläuft.

Abg. Kubicki: Keine weiteren Fragen.

Vorsitzender: Frau Spoorendonk!

Abg. Spoorendonk: Zur Herstellung der ersten Schleppverbindung wurden ja vier Seeleute der „Meerkatze“ mit einem Hubschrauber auf dem Havaristen, auf der „Pallas“, abgesetzt.

Körner: Ja.

Abg. Spoorendonk: Wenn ich es richtig in Erinnerung habe, so war ja die Besatzung der „Meerkatze“ im Schlepp Einsatz nicht so trainiert wie zum Beispiel die Besatzung der „Neuwerk“. Wie ist eigentlich der Beschluß zustande gekommen? Wäre es nicht sinnvoller gewesen, wenn das jemand von der „Neuwerk“ übernommen hätte? Wie ich Ihren Worten entnehmen konnte, hatten Sie ja doch Erfahrung mit solchen Sachen. Wäre es nicht sinnvoller gewesen, daß Sie, weil Sie ja auch dichter dran waren, die gesamte Kommunikation geführt hätten?

Körner: Zunächst einmal: Wir sind 16 Mann an Bord, und alle 16 Leute werden an Bord gebraucht. Man kann nicht einen einzigen dafür abstellen. Alleine die Leinenverbindung ist eine sehr - - Dafür braucht man also letztlich alle Leute. Die „Meerkatze“ kam uns da entgegen, indem sie Leute entbehren konnte. Aus dieser Situation heraus mußte man dieses Angebot einfach annehmen. Hätten wir vier zusätzliche Leute gehabt, dann hätten wir natürlich vier Leute von uns herübergegeben, die unter Umständen - - Aber im nachhinein ist es müßig, darüber zu diskutieren, ob es dann geklappt hätte. Man weiß es einfach nicht, weil das immer mit Risiko behaftet ist.

Abg. Spoorendonk: Aber das wurde zwischen Ihnen und der „Meerkatze“ so abgesprochen?

Körner: Ja. Der Kapitän der „Meerkatze“ hatte das angeboten, weil wir eben keine Leute hatten. Wenn die „Meerkatze“ nicht dagewesen wäre, wären unter Umständen vielleicht Leute von der „Mellum“ hinübergegangen. Aber aus dieser Situation heraus hat sich diese Lösung einfach angeboten, denn die „Meerkatze“ war nicht unmittelbar an dem Löscheinsatz und auch nicht an dem Schleppsinsatz beteiligt, so daß diese Leute zur Verfügung standen.

Abg. Spoorendonk: Ich habe noch eine Frage zu den Übungen. Wir haben eine Materialsammlung „Sicherheits- und Notfallkonzept Deutsche Bucht“ bekommen. Daran geht hervor, daß für 1998 eine Übung unter Anmietung eines Großtankers geplant war.

Körner: Sie ist ja durchgeführt worden.

Abg. Spoorendonk: Ja. Genau. - Wie läuft das eigentlich ab? Eine solche Übung wird ja dann auch ausgewertet.

Körner: Ja.

Abg. Spoorendonk: Wer nimmt denn an einer solchen Auswertung teil? Man kann ja

nicht immer diesen worst case üben. Aber um mir das vorstellen zu können, hätte ich gerne von Ihnen gehört, wie diese Übung ausgewertet worden ist und welche Ergebnisse von Ihnen jetzt realisiert werden.

Körner: Die Übung lief folgendermaßen ab. Die „Neuwerk“ und unter anderem auch die „Oceanic“ und die „Mellum“ sind hingefahren. Aufgrund der widrigen Wetterverhältnisse hatte sich der Kapitän des Tankers, der geschleppt werden sollte, geweigert, seinen Anker zu hieven, weil er Angst hatte, daß er dann unter Umständen in die Drift kommt, weil das Risiko für ihn einfach zu groß war. Man hat dann Leinenverbindungen mit diesem Tanker hergestellt. Man muß wissen: Tanker über 20.000 t sind verpflichtet, eine Notschleppvorrichtung zu haben, was besagt, daß achtern ein Geschirr ausgelöst werden kann. Dieses Geschirr kann der Schlepper aufnehmen. Das schwimmt.

Um noch einmal zu Ihrer Frage zurückzukommen, wie das ausgewertet wird: Am nächsten Tag ist die „Mellum“ noch einmal hingefahren und hat diese Schleppverbindung richtig mit Schleppen hergestellt, und das wurde dann als ausreichend beziehungsweise als gut empfunden. Es hat da keine Probleme gegeben. Insofern bestand auch kein Handlungsbedarf, etwas zu ändern. Es lief alles ohne Probleme ab.

Abg. Spoorendonk: Ich frage deshalb, weil wir immer wieder das Problem mit dem On-Scene-Command angesprochen haben. Wie ist es denn bei einer solchen Übung? Dabei scheint alles reibungslos zu laufen.

Körner: Ja. Bei dieser Übung, von der ich gerade erzählte, war ich zum Beispiel auch On-Scene-Commander. Da wird eben die Koordination der Schiffe untereinander geregelt, wer was macht, wer wofür am besten geeignet ist. Das wird, wenn man so will, vor Ort entschieden. Jede Situation kann sich ja von einem Augenblick auf den anderen verändern, und man muß dann entsprechend reagieren. Der On-Scene-Commander hat eben im Zweifelsfalle das letzte Wort.

Abg. Spoorendonk: Sie sagten, daß die „Oceanic“ auch an dieser Übung teilgenommen hat.

Körner: Ja.

Abg. Spoorendonk: Das steht ja fest. Aber Kapitän Pohl sagte vor dem Ausschuß, seines Wissens habe es bei dem „Pallas“-Einsatz keinen On-Scene-Command und auch kein funkführendes Schiff gegeben. Ich weiß nicht, ob Sie - -

Körner: Nein. Das ist einfach nicht richtig. Nachdem uns das Malheur passiert war, daß wir die Leine in die Schraube bekommen haben und wir nicht mehr so aktiv waren wie die „Mellum“, hat die „Mellum“ den On-Scene-Command übernommen und, wenn man so will, die Aktion geleitet und koordiniert, natürlich immer in Absprache mit den anderen. Jeder trägt ja auch mit Kenntnissen und Fähigkeiten seines Schiffes dazu bei. Es wird dann entschieden, wer was macht.

Abg. Spoorendonk: Ich frage nur noch einmal nach, weil ich mich darüber gewundert habe. Auf der einen Seite hatte man gerade diese Übung durchgeführt, und dabei schien alles reibungslos zu laufen. Auch da hatte man diese - -

Körner: Es waren andere Wetterverhältnisse und auch eine ganz andere Situation.

Abg. Spoorendonk: Ja, ja. Aber auch dabei gab es die interne Kommunikation und den On-Scene-Command. Mit den gleichen Schiffen scheint es in dem darauffolgenden Ernstfall dann doch nicht zu funktionieren. Darüber habe ich mich nur gewundert.

Körner: Ich weiß nicht, was nicht funktioniert hat. Es hat doch letztlich alles funktioniert. - Ich weiß nicht, inwiefern da nichts funktioniert hat.

Abg. Spoorendonk: Nur, weil die Aussage von dem Kapitän gemacht wurde.

Körner: Gut. Aber an sich war das alles abgeklärt. Daß andere Leute eine andere

Meinung darüber haben können oder daß etwas an irgendwelchen Leuten vorbeigelaufen ist, mag ohne Frage richtig sein. Das will ich gar nicht in Abrede stellen. Aber ich meine, die Sache war völlig klar.

Abg. Spoorendonk: Okay. Danke schön.

Vorsitzender: Herr Schlie!

Abg. Schlie: Herr Kapitän Körner, ich habe noch eine Nachfrage. Sie haben uns vorhin dargestellt, daß diejenigen, die draußen von der „Meerkatze“ vor Ort waren, mit Handsprechfunkgeräten ausgestattet waren und daß Sie der Auffassung gewesen seien, daß es die Pflicht des Kapitäns der „Meerkatze“ sei, mit ihnen Kontakt zu halten.

Körner: Jeder Kapitän ist für seine Besatzung verantwortlich. Insofern setzt man einfach gewisse Dinge voraus. Wenn man das alles abklärt, kommt man gar nicht dahin, wo man hin will.

Abg. Schlie: Ich will das auch gar nicht in Frage stellen. Ich wollte das nur noch einmal wiederholen, um auf meine Frage einzustimmen. Gab es a) für Sie eine konkrete Notwendigkeit, zu diesen Leuten direkten Kontakt zu haben - das ist die konkrete Frage für die Situation vor Ort -, und ist es b) nicht die Aufgabe eines On-Scene-Commanders, für Fälle vorzusorgen, in denen es notwendig ist, daß die Leute auch von anderen Schiffen als dem originären Heimatschiff ansprechbar sind, wäre es also nicht erforderlich gewesen, daß Sie sie auch direkt hätten ansprechen können? Dritte Frage: Ist es denn technisch nicht möglich, daß diese Handsprechfunkgeräte auf einen Kanal geschaltet werden,

Körner: Dann müßten Sie sich - -

Abg. Schlie: - ich bin gleich fertig. -, so daß Sie sie als On-Scene-Commander direkt ansprechen können?

Körner: Natürlich ist das möglich. Man kann natürlich alle - - Es gibt ja auch die Handsprechfunkgeräte, die über UKW funk-

tionieren, also keine Betriebsfunksprechgeräte mit eigenen Kanälen sind. Theoretisch ist das natürlich möglich.

Abg. Schlie: Ich fragte auch nach der konkreten Notwendigkeit, daß ein On-Scene-Commanders für solche Fälle - -

Körner: Ich komme noch einmal darauf zurück, daß eben der Kapitän verantwortlich ist. Ich kann auch als On-Scene-Commander dem Kapitän keine Order geben. Der Kapitän bleibt seinen Leuten gegenüber verantwortlich. Es ist einfach der bessere Weg, die Informationen über die „Meerkatze“ herüberzugeben, so daß der Kapitän letztlich entscheidet, ob er das seinen Leuten in dieser Form sagen kann oder nicht, mit entsprechenden Abstrichen, der Situation entsprechend. Er bleibt für seine Leute letztlich verantwortlich. Der On-Scene-Commander kann nicht für alle Schiffe und für alle Leute, indem er diese Sprechverbindung hat und sagt, was zu machen ist - - Und wenn etwas danebengeht, dann sieht die Sache sehr schlecht aus.

Abg. Schlie: Doch noch einmal eine weitere Frage. Sie haben auf die Frage des Kollegen Kubicki dargestellt, daß es durchaus gewisse Entscheidungen des On-Scene-Commanders gibt, was denn nun richtig sei oder nicht. Insofern ist das also wichtig. Kann es denn für die Menschen, die vor Ort sind, zu Problemen kommen, wenn man davon ausgeht, daß ein falsches, ein anderes Schiff On-Scene-Commander ist?

Körner: Zu Problemen kann es letztlich immer kommen.

Abg. Schlie: Kapitän Gerdes - ich will Ihnen das noch einmal vorhalten - hat in der von mir erwähnten Ausschußsitzung auch gesagt - ich zitiere -:

„Es ist einmal gefallen. Das habe ich gesagt. Ich habe gesagt, daß es einmal zu Anfang gefallen ist und daß die „Neuwerk“ meines Wissens zu der

„Mellum“ gesagt hat: Sie machen ja den On-Scene-Commander.“

Ich will das hier noch einmal einführen, weil ich auch im nachhinein der Auffassung bin, daß es einer Klärung bedarf, daß es klar sein muß, wer denn nun wirklich On-Scene-Commander ist, weil sonst beteiligte Personen in Gefahr geraten könnten. Sind Sie auch der Auffassung?

Körner: Ja, ich bin auch der Auffassung, daß es klar sein muß, wer On-Scene-Commander ist. Aber nach meinem Dafürhalten oder nach dem, wie das abgelaufen ist, war das klar.

Vorsitzender: Herr von Hielmcrone!

Abg. Dr. von Hielmcrone: Ich habe einige Nachfragen. - Als die Polypropylenverbindung zwischen der „Mellum“ und der „Pallas“ hergestellt wurde, waren Sie da überhaupt noch vor Ort?

Körner: Nein, da waren wir nicht mehr vor Ort. Da waren wir in Helgoland.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Die Frage der Zurverfügungstellung von Hubschrauberkapazitäten stellte sich Ihnen nicht?

Körner: Nein. Sie stellte sich für mich nicht.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Aber sie hätte sich für den Kapitän der „Mellum“ gestellt?

Körner: Unter Umständen ja, was ich hier nicht beurteilen möchte.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Eine andere Frage.

Körner: Ja, bitte.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Sie sind ja als erstes Schiff dort gewesen.

Körner: Ja.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Wenn nun die „Mellum“ zuerst dort gewesen wäre, hätte sie die gleichen Aufgaben erfüllen können,

nämlich Kühlung der „Pallas“ durch Monitore?

Körner: Wir haben ja beide - - Ja, natürlich. Kein Thema. Richtig.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Was wäre gewesen, wenn die Schiffe früher dagewesen wären? Das ist der Hintergrund meiner Frage. - Eine andere Frage: Hatten Sie direkten Kontakt zur SAR-Deutschland oder zur SAR-Dänemark?

Körner: Nein, hatten wir nicht. Wir hatten nur Kontakt mit der Küstenwache, und die Schiffe hatten untereinander Kontakt.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Eine letzte Frage. Hat es eigentlich jemals eine Auswertung der Vorgänge um die „Pallas“ gegeben, mit dem Küstenwachzentrum und den Kapitänen der beteiligten Schiffe und den anderen beteiligten Stellen?

Körner: Ja, es ist eine Arbeitsgruppe eingerichtet worden, die das innerhalb der Behörde behandelt, aber noch nicht abschließend behandelt hat.

Vorsitzender: Herr Kubicki!

Abg. Kubicki: Herr Kapitän Körner, ich muß noch einmal nachfragen, ob ich mich nicht verhört habe. Auf eine Frage der Kollegin Spoorendonk haben Sie gesagt, Sie hätten von Ihren 16 Leuten, die Sie an Bord gehabt haben, niemanden abstellen können?

Körner: Nein, ich hätte keinen einzigen abstellen können.

Abg. Kubicki: Das heißt, wenn Sie schleppen wollen, dann können Sie, weil Sie ja dafür alle Leute brauchen, nicht auch die Schleppverbindung herstellen?

Körner: Genau.

Abg. Kubicki: Ich verstehe das dann so, daß Sie, wenn Sie als einziges Schiff bei einem Havaristen auftauchen würden, nur darüber berichten könnten, daß der Havarist

demnächst irgendwo strandet, aber nichts tun könnten, um - -

Körner: Vorausgesetzt, es sind keine Leute mehr an Bord des Havaristen.

Abg. Kubicki: Ja. Havarist, keine Leute mehr an Bord. Wenn Sie das einzige Schiff wären, dann würden wir feststellen, daß der Bund uns ein Schiff an die Küste gelegt hätte, das uns nur darüber berichtet, daß der Havarist demnächst strandet.

Körner: Wir müßten auf Leute anderer Schiffe zurückgreifen, wie in diesem Fall geschehen. Das ist die einzige Chance, um eine Leinenverbindung herzustellen.

(Abg. Dr. von Hielmcrone: „Meerkatze“!)

Abg. Kubicki: Ich stelle mir einmal konkret vor, daß die nächsten sechs Stunden kein anderes Schiff da ist. - Schicht.

(Zuruf: So ist es!)

Abg. Kubicki: Dann habe ich das richtig verstanden.

Vorsitzender: Herr Hentschel!

(Abg. Kubicki: Das macht keinen Sinn!)

Abg. Hentschel: Herr Kapitän, was machen denn die 16 Leute, wie sind sie eingeteilt?

(Unruhe - Zuruf des Abg. Kubicki - Heiterkeit)

Körner: Ich fange bei mir an. Kapitän, zwei Steuerleute, dann gibt es zwei Ingenieure und einen leitenden Ingenieur, also drei insgesamt, einen Elektroniker und einen Koch, und der Rest sind Matrosen, Schiffsmechaniker heißen sie heute.

Abg. Hentschel: Mir ist nur aufgefallen: Die „Oceanic“ hat ja nachher vor dem gleichen Problem gestanden und hat mit den Leuten, die auf die „Pallas“ gegangen sind, auch ihren Ersten Offizier hinüberschickt, damit

sie auf der „Pallas“ selber einen kompetenten Ansprechpartner für die Kommunikation hatte. Wäre das in Ihrem Fall möglicherweise auch sinnvoll gewesen?

Körner: Daß wir einen einzigen abgegeben hätten?

Abg. Hentschel: Oder sind Ihre beiden Steuerleute, alle Ingenieure und alle, die Sie an Bord haben, unabhkömmlich?

Körner: Letztlich sind sie alle unabhkömmlich. Man kann natürlich bei einer entsprechenden Situation einen für einen relativ kurzen Zeitraum für eine solche Tätigkeit abordnen. Aber Sie wissen ja im Vorfeld nicht, wie lange so etwas dauert. Unter Umständen wäre es vielleicht in Ordnung gewesen, wenn man einen von uns mit hinübergeben hätte. Im nachhinein weiß man das. Im Vorfeld hat sich die Frage für mich nicht ergeben, weil ich, nachdem ich mit dem Kapitän gesprochen hatte, den Eindruck hatte, daß die Leute - nun ja - ihren Job verstehen. Und ich will auch nicht sagen, daß sie ihren Job nicht richtig gemacht haben. Bei dieser Situation kann es zum Beispiel leicht passieren, daß eine lose Bucht herunterfällt und sich dahinter verhakt, so daß ein solches Ergebnis zustande kommt.

Abg. Hentschel: Das Problem war doch, wenn ich das richtig verstanden habe, daß Sie den Leuten auf der „Pallas“ keine Anweisung geben durften, sondern daß das immer nur über den Umweg des Kapitäns der „Meerkatze“ geschah.

Körner: Ich frage Sie: Welche Anweisungen sollte ich denen geben? Sie hatten die Aufgabe, die Leine rundzuführen, damit wir sie an Bord zu hieven hätten. Sie haben zunächst die Polyprop-Leine mit der Hand hochgeholt, haben sie aus einer anderen Klüse wieder herausgesteckt, wir haben sie mit unserem Windenbetrieb wieder zurückgeholt, um dann - am anderen Ende war diese schwere Leine, der sogenannte Vorläufer - den Vorläufer an Bord der „Pallas“ zu hieven.

Abg. Hentschel: Nehmen wir einmal die Situation, als es darum ging, die Leute zu bergen. Sie sagten, es habe mehrere Minuten gedauert, bis der Funkkontakt über den Kapitän der „Meerkatze“ hergestellt worden sei und bis es gelungen sei - -

Körner: Das habe ich, glaube ich, nicht gesagt. Ich habe nicht gesagt, es habe mehrere Minuten gedauert.

Abg. Hentschel: Es hat aber mehrere Minuten gedauert, bis es schließlich über den Funkkontakt gelungen ist zu gewährleisten, daß Ihr Monitor gestoppt wurde. Wäre es in der Situation nicht sinnvoll gewesen, direkten Funkkontakt zu haben, um sich sofort absprechen zu können: Wir wollen jetzt von Bord; stoppt bitte den Monitor, anstatt daß das erst über eine Schleife lief?

Körner: Wir hatten ja vom Kapitän der „Meerkatze“ die Information bekommen, unseren Monitor abzustellen, weil die Leute von Bord wollten, was wir aufgrund der geschilderten Umstände mit einem gewissen Zögern getan haben.

Abg. Hentschel: Wenn Sie Funkkontakt gehabt hätten, hätten Sie ihnen sagen können: Wir haben ein Problem; es dauert noch drei Minuten.

Körner: Zur „Meerkatze“ haben wir ja gesagt: Wir stellen ihn jetzt ab. Das hat natürlich zwei bis drei Minuten - - Ich habe die Order weitergegeben. - Oder wer auch immer. Der Chieff ist dann nach unten gegangen und mußte das letztlich per Hand machen, weil - - Die Umstände hatte ich ja schon erklärt. Diese zwei bis drei Minuten hat es eben einfach gedauert. Es hätte letztlich auch nichts gebracht, wenn ich mit ihnen gesprochen hätte.

Abg. Hentschel: Okay. Danke. - Ach, so. Eine Frage noch: Wer leitet die interne Arbeitsgruppe, die diese Angelegenheit aufarbeitet?

Körner: Ich glaube, es ist ein Herr Jahn. Er sitzt jetzt in Hamburg.

Abg. Hentschel: Herr Jahn?

Körner: Herr Jahn, ja.

Abg. Hentschel: Danke sehr.

Vorsitzender: Herr von Hielmcrone!

Abg. Dr. von Hielmcrone: Eine Frage noch. Wissen Sie, daß die Besatzung der „Oceanic“ um vier Mann erhöht worden ist, um diese in die Lage zu versetzen, in einem solchen Fall zusätzliche Personen auf einem Havaristen abzusetzen?

Körner: Ja, das weiß ich.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Seit wann ist das der Fall?

Körner: Ich schätze, das ist ungefähr zwei Monate bis zweieinhalb Monate her.

Vorsitzender: Herr Kubicki!

Abg. Kubicki: Ich muß trotzdem noch einmal zu dem nachfragen, was der Kollege Hentschel versucht hat, herauszufiltern.

(Abg. Hentschel: Danke! - Heiterkeit)

- Nein. Ich wollte nur nachfragen.

(Abg. Hentschel: Ich meine das ernst!)

Wenn Sie feststellen, daß Sie alle Leute, die etwas vom Schleppen verstehen, bei sich an Bord haben und darauf angewiesen sind, daß Personen von anderen Schiffen, die möglicherweise keine große Ahnung vom Schleppen bei solchen Bedingungen haben, an Bord gebracht werden müssen, ist es dann nicht geradezu zwingend, daß es eine direkte Kommunikation zwischen Ihnen und diesen Personen gibt? Ich will an einem ganz bestimmten Punkt fragen. Wir haben von einem Bergungssachverständigen gehört, daß eine der Ursachen des Mißlingens möglicherweise darin bestanden haben kann, daß eine Königsrolle herausgerissen wurde, weil

die Leinen nur über eine Königsrolle geführt worden sind und nicht über beide. Wäre es nicht sinnvoll gewesen, daß Sie als der verantwortliche Kapitän beispielsweise hätten fragen können: Habt ihr die Leine auch über beide Königsrollen gelegt? - Das ist der Hintergrund der Frage des Kollegen Hentschel. Wäre es nicht geradezu zwingend, daß Sie als derjenige, der etwas vom Schleppen versteht, unmittelbaren Kontakt zu denen haben, die die Leinen dort drüben festmachen sollen?

Körner: Zunächst einmal ist es nicht korrekt. Die Königsrolle ist ja nicht gebrochen, sondern das Fundament ist aus dem Deck herausgerissen worden.

Abg. Kubicki: Aber doch nur, weil der Druck auf einer Königsrolle lag!

Körner: Nein. Die Königsrolle ist ja der schwächste Punkt. Ich war beispielsweise kürzlich 14 Tage in Finnland auf einem finnischen Eisbrecher. Sie machen das Schleppen dort praktisch täglich. In dieser Zeit sind mehrere Vorfälle der Art passiert, daß die Königsrollen abbrechen und nicht das Fundament. Das bedeutet also, daß die Leine praktisch unten gewirkt hat oder woanders gewirkt hat, nicht auf dem Königsroller. Das Problem war nicht der Königsroller, sondern die Leine hat mit ihrer Kraft woanders gewirkt. Durch die Dynamik der beiden Schiffe und so weiter und so fort hat sie sich irgendwo verhakt und praktisch das Fundament herausgerissen. - Dies nur zum Sachverhalt, um das zu klären. Und zu Ihrer Frage, ob es sinnvoll ist, eine Kommunikation zwischen diesen beiden Arbeitsgruppen herzustellen: Durchaus. Das kann man durchaus machen. - Was heißt: „durchaus machen“? Es wäre wahrscheinlich sinnvoll, diese Möglichkeit zu haben. Nur - ich erwähnte es eben schon - ist es sehr schwierig, Leuten etwas zu sagen, die nicht zu meiner Besatzung gehören, für die ich letztlich nicht verantwortlich bin, für die ein anderer verantwortlich ist. Das in einer solchen Aktion immer abzuwägen, ist äußerst schwierig. Für mich

ist es jedenfalls -- Ich bin -- Wenn ich in einer solchen Situation sage: Machen sie das und das, und es passiert etwas, er verliert einen Arm oder reißt sich ein Bein aus - das sind Dinge, die dabei sehr leicht passieren können -, dann habe ich, wenn Sie so wollen, den Schwarzen Peter. Deswegen macht man das über den Umweg des Kapitäns, der dafür verantwortlich ist. Der kann meine Information oder meine Anweisung für sich auch noch filtern und sagen: Das können meine Leute nicht, das wollen sie nicht, das will ich nicht und so weiter. Insofern ist das unter Umständen richtig.

Vorsitzender: Herr von Hielmcrone!

Abg. Dr. von Hielmcrone: Jetzt habe ich doch noch eine letzte Frage, weil das immer wieder behauptet worden ist. Bei Ihrem ersten Schleppversuch mit einer Stahltrasse - wenn ich mich recht erinnere, hieß sie das „Schnelle Auge“ - -

Körner: Ja.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Ist es richtig, was immer wieder behauptet wird, daß dieses Auge der Trasse nicht durch die Panamakluse ging?

Körner: Nein, das ist nicht richtig, und zwar aus dem einfachen Grunde: Wir waren ungefähr einen Meter vor dieser Panamakluse, als die Verbindung brach. Das Auge hat sich also nicht -- Das ist, wenn Sie so wollen, ein schmiegsamer Draht, der ohne Probleme durch diese Panamakluse geht. Wir hatten das mit „Nordsee“, mit „Mellum“ und so weiter probiert. Er schmiegt sich sofort an.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Es war auch nicht das Auge, sondern die Glocke, die angeblich nicht hindurchgegangen sein soll.

Körner: Mit der Glocke kommt man sowieso nicht in Verbindung. Die Glocke wird ja an diesem sogenannten Schnellen Auge festgemacht. Das ist ja der Vorläufer. Die Glocke kommt also nie auf den Havaristen, son-

dern bleibt immer -- hängt, wenn Sie so wollen, im Wasser.

Vorsitzender: Herr Hentschel!

Abg. Hentschel: Jetzt noch einmal definitiv die Frage: Haben Sie in dem Moment, als das Ding gerissen ist, angeschleppt oder nicht?

Körner: Nein, ich habe nicht geschleppt. Definitiv nicht.

Abg. Hentschel: Aber Sie haben Gas gegeben?

Körner: Ich habe auch nicht „Gas gegeben“. Ich habe versucht, das Schiff auf Position zu halten, so gut es eben ging. Sie können zum Beispiel meinen Chief fragen. Ich hatte beide Propeller auf Minimalstellung, während ich Bugjet auf rückwärts gestellt hatte, um mit diesem beiden Ausgleich zu schaffen - Bugjet ist auch ein Azimut-Antrieb -, um die Möglichkeit zu haben. Es ist letztlich nur aufgrund der Dynamik dieser beiden Schiffe, aufgrund der unterschiedlichen Bewegung gebrochen. - Es kann natürlich sein, was ich jetzt überhaupt nicht sagen kann, daß ich tatsächlich ein bißchen vorausgefahren bin. Aber Sie müssen wissen: Das andere Ende hängt lose im Wasser. Auch wenn ich tatsächlich vorausgefahren wäre, hätte die Lose weggeholt werden müssen. Ich muß ja immer auch eine gewisse Spannung zwischen beiden Schiffen - -

Abg. Hentschel: Es war ja alles verdreht.

Körner: Nein. Zu diesem Zeitpunkt war nichts mehr verdreht.

Abg. Hentschel: Ach so.

Körner: Es lief völlig glatt.

Abg. Hentschel: Wie entstand dann der Druck auf die Königsrolle?

Körner: Wie bitte?

Abg. Hentschel: Wie entstand denn der Druck auf die Königsrolle?

Körner: Nach meinem Dafürhalten ist die Königsrolle - - lief er gar nicht über die Königsrolle. Er lief wahrscheinlich - - Oder die Leine hatte sich irgendwo an Bord der „Pallas“ verhakt, hat irgendwo an diesem Fundament, auf dem die Königsrolle war, untergegriffen und hat dieses Fundament herausgerissen. Unter normalen Umständen, wenn tatsächlich zuviel Kraft auf der Königsrolle gewesen wäre, wäre nämlich die Königsrolle weggesprengt worden. Das ist nämlich die schwächste Stelle. Ich glaube, daß - - Nun gut. Was ich glaube, ist etwas anderes. Aber ich meine, man stellt die Sache im falschen Licht dar. Der Kapitän hat letztlich auch nur von seinem Ersten Offizier erfahren, was an Bord passiert ist, und hat das so wiedergegeben. Er konnte das gar nicht anders sehen. Es ist völlig unlogisch, daß die Leine über die Königsrolle gelaufen ist. Sie muß sich vielmehr irgendwo verhakt haben.

Abg. Hentschel: Mir erscheint das schon logisch. Wenn ich jetzt sage: Das ist das Ding. Das Fundament ist doch unten.

Körner: Das Fundament ist unten, ja.

(Heiterkeit)

Abg. Hentschel: Aufgrund der Hebelgesetze wird der Hebel immer größer, je weiter oben man ansetzt.

Körner: Ja, das ist auch richtig.

Abg. Hentschel: Also ist doch, wenn das Seil unten war, - -

Körner: Ja, es wird unten gewesen sein.

Abg. Hentschel: Dann ist doch der Druck auf das Fundament - - Wenn das jetzt meinetwegen 1 cm ist, und das sind 20 cm, dann ist das nach den Hebelgesetzen, wenn ich oben ansetze, das Zwanzigfache von dem, was wirkt, wenn ich unten ansetze.

Körner: Das streite ich auch gar nicht ab. Ich sage nur - -

Abg. Hentschel: Also ist es doch unwahrscheinlich, daß es unten herausreißt. So reißt es doch heraus. Oder?

Körner: Ja. Oben. Die Rolle. Wenn Sie zum Beispiel diesen Flaschenverschluß als Rolle sehen, so müßte die Leine an sich dort herüberlaufen.

Abg. Hentschel: Ja, dann ist auch der Hebel, die Kraft am größten.

Körner: Wenn die Kraft zu groß wird, müßte die Rolle weggesprengt werden.

Abg. Hentschel: Nein. Wenn ich jetzt hier drücke, geht nicht der Deckel ab, sondern es geht unten weg.

Körner: Aber die Rolle läuft auf einer Achse.

(Unruhe)

Vorsitzender: Ich würde wirklich vorschlagen, Kollege Hentschel, Sie beantragen ein Gutachten, um das zu klären.

Körner: Herr Hentschel, Sie müssen - -

Abg. Hentschel: Ich glaube, wir brauchen das nicht zu klären. Es hat mich nur verwirrt.

Körner: Nein, nein. Herr Hentschel, noch einmal: Die Rolle läuft auf einer Achse. Diese Achse wird in das Fundament hineingeführt. Das Fundament ist unten durch Verstreben und so weiter und so fort sehr weit abgestützt. Wenn etwas bricht, bricht immer zuerst die Rolle. Es sei denn, die Leine wirkt auf irgend etwas anderes, wirkt irgendwo tiefer. Dann ist die Rolle ja nicht in Mitleidenschaft gezogen, sondern es reißt unten aus. Und das zwischen zwei Schiffen dieser Größe. Wenn da plötzlich Kräfte aufkommen, wenn irgend etwas hinterhakt, dann bricht etwas. Das ist völlig klar. Nach meinem Dafürhalten hat die Leine irgendwo gehakt. Es waren ja auch „meine“ Leute, die sich hinterher mit dem Hubschrauber haben absetzen lassen. Von denen weiß ich, daß an Deck ein Riesenwooling, ein Riesendurch-

einander von diesen Leinen geherrscht hat. - Ich will den Leuten der „Meerkatze“ keinen Vorwurf machen. Nur, was Kapitän Gerdes geschrieben hat, ist einfach nicht richtig, ist einfach falsch. Er hat diese Information von seinem Ersten Offizier und hat sie so weitergegeben. Sie stimmt einfach nicht. Vor allen Dingen ist es einfach nicht korrekt, einen mit irgendwelchen Dingen, die nicht stimmen, in Mißkredit zu bringen. Das ist auch nachvollziehbar.

Es war noch eine andere Sache. Zum Beispiel hatte er gefragt, warum sein Speed-Boot nicht eingesetzt worden sei, um die spätere Leinenverbindung herzustellen. Stellen Sie sich einmal vor, wenn bei dieser schweren See ein Mann zu Schaden gekommen wäre. Das hätte gar nicht funktioniert. Ich weiß gar nicht, warum er so etwas geschrieben hat. Das ist für mich völlig unverständlich. Die erste Lösung, bei der man den Draht von der „Pallas“ genommen hatte, war die richtige Lösung in dieser Situation. Daß sie sich hinterher als falsche Lösung herausgestellt hat, konnte im Vorfeld keiner wissen. Auch die Leute von der „Oceanic“ haben gesagt, daß dieser Draht für diese Schiffe benutzt wird. Das war ein 38er Draht, eigentlich ausreichend. Wie kommt ein Mann dazu, eine solche wahnsinnige Verbindung herstellen zu wollen? Das grenzt schon an - - Nun ja.

Vorsitzender: Herr Kubicki!

Abg. Kubicki: Sehen Sie, Herr Körner, das ist der Grund, warum wir uns Gedanken darüber machen, ob ein On-Scene-Commander vielleicht nicht darauf warten muß, daß Leute ihre Beiträge beisteuern, sondern daß er sagen sollte, was passiert. Denn es gibt offensichtlich unterschiedliche Auffassungen darüber, wie man Mittel einsetzt. Aber meine Frage noch einmal ganz konkret, weil ich mich über diese eine Königsrolle gar nicht streiten will: Ich habe hier nur von einem Sachverständigen vernommen, von dem ich glaube, daß er etwas von der Sache versteht, daß man bei einem Ber-

gungsversuch ohnehin nicht über eine Königsrolle alleine gehen darf, sondern wenn man so etwas macht, über beide Königsrollen gehen muß. Dann hätte es möglicherweise das Problem der einen herausgerissenen Rolle gar nicht gegeben, weil man zwei Angriffspunkte gehabt hätte. Meine Frage von vorhin war ja gerade die: Wenn ich schon weiß, daß Leute an Bord sind, die davon wenig verstehen, dann wäre es zwingend, denke ich - vielleicht ist das eine falsche Vorstellung -, daß jemand denjenigen, die an Bord sind, sagt, wie sie es im Zweifel richtig machen, oder jedenfalls nachfragt, bevor die Schleppverbindung wirklich aufgenommen wird: Habt Ihr auch die Leine über beide Königsrollen gelegt? Meine konkrete Frage ist: Haben Sie so etwas über den Kapitän der „Meerkatze“ getan? Wenn nein, dann wäre es meine Lernerfahrung aus dieser Veranstaltung, daß man dafür Sorge tragen muß, daß eine unmittelbare Kommunikation stattfinden kann.

Körner: Ich habe das nicht getan. Das ist richtig. Soviel ich weiß, stand in der Mitte nur ein Königsroller, der praktisch für beide Poller zuständig war. Ich weiß es nicht ganz genau, wie das - -

(Zuruf: Es waren zwei!)

- Es waren zwei. - Wenn man beide benutzte - sie standen ja ein bißchen versetzt; sie waren ja nicht unmittelbar hinter der Panamakluse -, dann wären die Kräfte natürlich halbiert worden. Das ist schon richtig. Nur, die Gefahr - - Dann hätte man, wie gesagt, auf zwei Rollen aufpassen müssen. - Darauf, daß sie richtig fluchten. Es gibt dabei also auch einen Nachteil. Es ist schon richtig, was der Fachmann sagt. Wenn man die Kräfte halbiert, wird die Gefahr verringert, daß etwas bricht.

Vorsitzender: Danke schön, Kapitän Körner. Zwei Stunden fruchtbarer Meinungsaustausch. Herzlichen Dank für Ihre Darstellung.

Körner: Bitte sehr.

Vorsitzender: Ich wünsche Ihnen eine gute Heimfahrt.

Körner: Danke schön.

Vorsitzender: Der Ausschuß unterbricht bis 12:05 Uhr, um dann den Sachverständigen Zahalka zu hören.

(Unterbrechung: 11:59 bis 12:08 Uhr)

Vernehmung der Auskunftsperson Peter Zahalka

Vorsitzender: Herr Kapitän Zahalka, wir beginnen etwas verspätet, wofür ich bei Ihnen um Entschuldigung bitte.

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.

Wenn Sie sich als sachverständige Auskunftsperson gutachterlich äußern, haben Sie Ihr Gutachten unparteiisch und nach bestem Wissen und Gewissen zu erstatten.

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

Zahalka: Mein Name ist Peter Zahalka. Ich bin 53 Jahre alt und wohne in Bremen-Lilienthal. Ich bin in Bremen beim Verein Bremer Seeverversicherer als Geschäftsführer tätig.

Vorsitzender: Herr Kapitän Zahalka, in unseren Unterlagen befindet sich ein Schriftstück, das uns seinerzeit ein Kollege von Ihnen, der hier als Auskunftsperson erschienen war, nämlich Herr Kapitän Hummel, übersandt hatte. Sie haben vor der Gesellschaft GAUSS einen Vortrag gehalten mit dem Thema „Wie sicher ist die Deutsche Bucht?“ Das war im Januar 1998 in Bremen.

Gegenstand heute ist, daß Sie uns - gegebenenfalls aus diesem Vortrag - als Experte noch einmal die Bergungs- und Schleppkapazitäten für die Deutsche Bucht darstellen. Hierzu möchte der Ausschuß von Ihnen Ausführungen hören. - Sie haben das Wort.

Zahalka: Ich weiß nicht, inwieweit der Vortrag, den ich damals gehalten habe, bekannt ist. Aufbauend auf dem, was ich damals gesagt habe, habe ich mich, noch einmal im Detail mit dem beschäftigt, was ge-

genwärtig an Schlepp- und Bergungskapazitäten in der Deutschen Bucht existiert. Ich habe mich noch einmal mit den in Frage kommenden Schleppunternehmen in Verbindung gesetzt, um Ihnen möglichst den aktuellen Stand vortragen zu können, und habe - vielleicht ist das als Einstieg brauchbar - graphisch dargestellt, was im Moment tatsächlich in welcher Größenordnung vorhanden ist und zu welchem Zweck es aus meiner Sicht eventuell zu gebrauchen wäre. - Wie machen wir das am besten?

Vorsitzender: Wir haben einen Overhead-Projektor im Raum. Sie können ihn benutzen.

Zahalka: Dann gehe ich am besten dorthin. - Ich habe einmal alle Schlepper aufgelistet, die mir bekanntgeworden sind. Einschließlich der beiden Schiffe des Bundes, der „Mellum“ und der „Neuwerk“, und der „Oceanic“ stünden zur Zeit in der Deutschen Bucht 79 Schiffe unterschiedlicher Qualifikation für Schleppaufgaben zur Verfügung. Sie sehen: Im wesentlichen handelt es sich um Hafenschlepper. Für etwas anderes sind diese Schiffe eigentlich nicht gebaut worden. Sie sind, abhängig vom Einsatzgebiet und von den Wetterumständen, eventuell auch dazu geeignet, Schleppaufgaben in beschränktem Umfange wahrzunehmen. Zu fragen ist natürlich immer, um welchen Fall es sich handelt, wie groß das Objekt ist, das gehalten werden muß, das geschleppt werden soll.

In der ersten Spalte meiner Darstellung sehen Sie die Namen der Schiffe, es folgen der Eigner, der Typ, der Pfahlzug und das derzeitige Einsatzgebiet. Dann habe ich noch das sogenannte Tiefgangsraster mit einbezogen und das Baujahr genannt. Die beiden letzten Spalten - das möchte ich ausdrücklich sagen - enthalten subjektive Einschätzungen meiner Person über die Seetauglichkeit und über die existierenden Einschränkungen.

Sie sehen, daß auch das Alter der Schiffe stark variiert. Der älteste Schlepper ist 1957 gebaut worden. Es handelt sich in der Tat

nur um einen sehr kleinen Schlepper mit 10 t Pfahlzug, der für große Aufgaben im Küstenvorfeld, also außerhalb von Häfen und Flußmündungen, eigentlich nicht geeignet ist.

Die rot markierten Schlepper habe ich als Schlepper mit einer bedingten Seetauglichkeit - unter zehn Seemeilen vor der Küste - eingestuft. Die See draußen im tieferen Wasser baut sich doch anders auf und verhält sich anders, so daß diese Schiffe alleine aus schiffbaulichen Gründen dort massive Schwierigkeiten haben werden.

Der Pfahlzug ist ja ein heißdiskutiertes Thema. Man muß dazu wissen, was Pfahlzug überhaupt ist, wie er gemessen wird und was man davon in einem Einsatzfall tatsächlich gebrauchen kann. Die Werte, die hier angegeben sind, sind Idealwerte. Sie sind in ruhigem Wasser, unter ganz normalen Bedingungen festgestellt worden. Das Schiff ist, als es noch neu war, einem Test unterzogen worden. Dabei hat es seine ganze Maschinenkraft, die nach dem Abschluß des Neubaus zur Verfügung stand, in ruhigem Wasser hierfür einsetzen können. Es hat gegen ein Pfahl gezogen - deshalb „Pfahlzug“ -, also ohne Bewegung der ganzen Einheit, und hat dann diese Werte gebracht. Wenn Sie das gleiche Schiff draußen im Seegang haben, braucht dieses Schiff in erster Linie Energie, um sich selbst bewegen zu können. Jeder Knoten Fahrt, den Sie mit dem Schiff machen, braucht Energie und Leistung, die logischerweise nicht mehr für die Entwicklung von Zugkräften zur Verfügung stehen. Hinzu kommen Seegangseinwirkungen, Wellenwiderstände, Seegangswiderstände, Windeinwirkungen. Man kann also davon ausgehen, daß diese Werte in der Praxis als Zugkraft nicht mehr zur Verfügung stehen, sondern sich stark reduzieren. Ich denke, wenn man - bei halbwegs anständigem Wetter - eine Größenordnung von 60 % bis 70 % annimmt, dann hat man realistische Werte.

Ich habe die Grenze bei 31 t Pfahlzug gezogen. Schiffe bis zu 31 t Pfahlzug sind meiner

Meinung nach für den Einsatz auf See mindestens ab einer Windstärke von 7 nicht mehr geeignet, und zwar einmal schiffbaulich nicht, weil sie, als Hafenschlepper gebaut, relativ kurze Schiffe mit relativ geringem Freibord sind, die draußen auf See bei Wellenhöhen von vier bis fünf Metern Schwierigkeiten bekommen. Das heißt, der Freibord reicht nicht mehr aus. Sie haben dann zum Teil Wasser an Deck, so daß diese Schiffe ihre liebe Not haben, alleine klarzukommen, geschweige denn noch sinnvolle Hilfe leisten können. Auch die Schiffe über 31 t sind, wie Sie sehen, alles Hafenschlepper, aber Sie sehen, daß der Pfahlzug in diesem Bereich ansteigt. Der Pfahlzug reicht von 34 t bis zu 55 t, wobei man aufgrund der Leistung dieser Schiffe wohl schon von einer Hochseeignung ausgehen kann. Sie sind stark genug, um sich bei schlechtem Wetter selbst handeln und darüber hinaus auch Hilfe leisten zu können.

Eines muß man natürlich auch sehen, wenn man eine solche Aufstellung macht: Es geht nicht nur darum, wieviel Schiffe es in der Deutschen Bucht gibt und wieviel Schiffe eventuell zur Verfügung stünden, sondern es geht auch um die Frage, ob man diese Schiffe tatsächlich kurzfristig verfügbar haben kann. In meiner Arbeit, wenn ich mich für die Versicherer mit Unfällen beschäftige, erlebe ich, daß es immer darauf ankommt, sehr schnell Hilfe zu beschaffen. Gerade wenn ich an die Deutsche Bucht denke, ist der Zeitfaktor ganz wesentlich; denn wenn Katastrophen eintreten können, so kommen zumeist viele Parameter zusammen, die den Ablauf insgesamt ungünstig gestalten. Das heißt, Sie haben wahrscheinlich nordwesten Wind, der genau in die Deutsche Bucht hineinsteht; wenn Sie Pech haben, haben Sie auch noch eine Tide, die genau dagegen anläuft, und dann geschieht der Unfall sicherlich nicht direkt vor Cuxhaven, so daß Sie in einer halben Stunde mit dem Schlepper vor Ort sein können, sondern Sie müssen davon ausgehen, daß sich der Unfall weiter draußen, auf den großen Verkehrswegen, ereignet. Man muß also das Schiff erst dorthin

mobilisieren, wenn es denn überhaupt zur Verfügung steht. Alle Hafenschlepper, die an der Küste zur Verfügung stehen, sind in der Regel in Dienstleistungsverträge eingebunden, haben also andere Verpflichtungen und werden nicht ohne weiteres aus den Häfen entlassen. Denn bei schlechtem Wetter besteht auch dort Bedarf für Schlepperassistenz. Denken Sie zum Beispiel an Bremerhaven und an die großen Autotransporter mit Riesenlateralfächern. Wenn es mit 7 oder 8 bläst, können sich auch dort sehr schnell Situationen entwickeln, in denen Sie Schlepperhilfe benötigen, und dann wird der Hafenskapitän nicht gerne einen seiner großen Hafenschlepper nach draußen auf See entlassen.

Das heißt also: Diese Schiffe sind nach meiner Einschätzung zwar hochseegeeignet, stehen aber nicht unbedingt immer zur Verfügung. Hier sehen Sie zum Beispiel die „Hermes“ und die „Fairplay VI“ mit einem Pfahlzug von 41 t. Diese sind aber in Hamburg stationiert, und sie hätten eine Anreise in die Deutsche Bucht von mindestens sechs, wenn nicht mehr Stunden. Denn bis in die Außenelbe sind es gut 60 Meilen. Auch müssen wir davon ausgehen, daß der Unfall nicht unbedingt dort stattfindet, sondern eventuell weiter oben im Norden oder in den Verkehrstrennungsgebieten im Westen, so daß das Schiff also gegen Wind und Wetter dampfen muß und dann natürlich nicht seine Geschwindigkeit halten kann. Wenn als Geschwindigkeit zwölf Knoten angegeben sind, so können Sie davon ausgehen, daß in einem solchen Fall nur sechs bis sieben Knoten erreicht werden. Das braucht natürlich Zeit, aber diese Zeit hat man in den Fällen, über die wir hier sprechen, nicht zur Verfügung.

Nun komme ich zu den Schiffen mit 45 t Pfahlzug. Ich bin der Meinung, daß auch diese Schiffe ab Windstärke Bft. 7 auf See nur noch bedingt geeignet sind, denn es handelt sich auch hierbei im wesentlichen um Hafenschlepper, die schiffbaulich eigentlich nicht dafür gebaut und ausgerüstet sind, in extrem schwerem Wetter draußen auf See

eingesetzt zu werden. Hierunter befinden sich auch Schiffe wie beispielsweise die Neubauten der Bugsier, die „Bugsier 19“ und die „Bugsier 20“, die, auch als Hafenschlepper konzipiert, über 50 t Pfahlzug verfügen, was für den Einsatz in den Häfen schon eine ganz beträchtliche Zugleistung darstellt. Sie sehen, daß diese Schiffe zwar als Hafenschlepper eingesetzt werden, aber auch schon für Offshore-Einsätze konzipiert sind. Das heißt, die Betreiber versuchen, für diese Schiffe in der Nordsee ein Geschäft zu finden, um an den Bohrinseln Dienstleistungen zu erbringen. Das wiederum heißt natürlich, daß Sie nicht davon ausgehen können, daß diese Schiffe grundsätzlich zur Verfügung stehen. Wenn ein solcher Schlepper oben in der Nordsee fährt, werden Sie ihn mit Sicherheit nicht so schnell aus einem Chartervertrag zur Verfügung haben, wie man es vielleicht gerne hätte.

Dann gibt es noch andere Schiffe. Schauen wir uns Wilhelmshaven an. Darunter sind Schiffe mit 51 t Pfahlzug. Ein Neubau der URAG ist dabei, ein sicherlich sehr schönes Schiff, dem man durchaus schon See-Eigenschaften nachsagen kann. Nur, diese Schiffe werden Sie nie bekommen. Diese werden aus Wilhelmshaven niemals entlassen werden. In Wilhelmshaven handelt es sich um einen Tankerhafen, und gerade in Schlechtwettersituationen ist man dort ebenfalls auf die Dienstleistungen dieser Schiffe angewiesen.

Manche Schiffe sind noch etwas größer. Diese Schiffe zum Beispiel sind Neubauten der Firma Fairplay, die im Jahre 1998 gebaut worden sind. Sie sind von der Größe her teilweise auch geeignet, aber diese Schiffe sind zum Teil in Rotterdam stationiert. Sie haben sicherlich alle von dem Problem in den deutschen Häfen gehört, daß auch Holländer in deutschen Häfen Schlepperdienst anbieten und daß jetzt, quasi als Retourkutsche, deutschen Firmen versuchen, in den niederländischen Häfen Fuß zu fassen. Dafür sind diese Schiffe mit 55 t Pfahlzug gebaut worden. Wenn sie in Rotterdam stationiert sind,

kommen sie aber meiner Meinung nach für den Notfall in deutschen Territorialgewässern nicht in Frage, weil sie einfach eine zu lange Anreisezeit hätten.

Hier sehen Sie noch zwei ältere Schiffe der Firma Fairplay, die „Fairplay IX“ und die „Fairplay XIV“. Ich würde sagen, sie sind durchaus Hochseeschlepper. Sie sind gebaut worden, um weltweit große Verschleppungen durchzuführen. Diese Schiffe verfügen über einen Tiefgang von gerade unter sechs Metern, so daß davon auszugehen ist, daß der angegebene Pfahlzug auch entwickelt werden kann. Das hat nämlich auch sehr viel mit dem Tiefgang eines Schiffes zu tun. Bedauerlicherweise sind diese Schiffe, wie ich schon sagte, weltweit unterwegs, und man kann, obwohl sie hier aufgelistet sind, nicht davon ausgehen, daß sie tatsächlich zur Verfügung ständen, wenn sie einmal gebraucht würden.

Hier haben wir die holländische Konkurrenz, die sich in deutschen Häfen etabliert hat, die Firma KOTUG aus Rotterdam, die in Hamburg und mittlerweile auch in Bremerhaven tätig ist. Sie hat zwei brandneue Schlepper nach Bremerhaven gebracht, deren Pfahlzug von der Firma mit 75 t angegeben wird. Dieser Pfahlzug ist noch nicht zertifiziert. Die Schiffe sind neu und haben noch keinen Test absolviert. An der Küste spricht man von 60 t, 65 t oder 70 t. Man muß wissen, daß die Pfahlzugangaben von den Schlepperfirmen gerne im oberen Bereich angegeben werden und nicht unbedingt mit der Realität übereinstimmen. Diese in Bremerhaven stationierten Schiffe sind zwar im Vergleich zu den in Hamburg oder Cuxhaven stationierten, was die Anfahrt zur Deutschen Bucht angeht, besser positioniert, weil eben die Anfahrtswege kürzer sind. Da aber Bremerhaven ein großer Containerhafen und ein Hafen für den Autoumschlag ist, kann man davon ausgehen, daß es schwierig sein würde, diese Schiffe im Bedarfsfalle aus dem Hafen herauszubekommen.

Dann haben wir hier die „Mellum“ und die „Neuwerk“. Über sie brauche ich, glaube ich, nicht viel zu sagen. Bei beiden wird der Pfahlzug mit 110 t angegeben. Und dann haben wir die „Oceanic“. Auch über sie brauche ich nichts zu sagen. Das ist bekannt.

Wenn wir das einmal auflisten, so kann ich sagen: 48 dieser Schlepper kommen aufgrund ihrer geringen Zugkraft auch im Küstenvorfeld bei Windstärken ab Bft. 7 meiner Meinung nach nicht mehr in Frage. Das sind die Schiffe, die über einen Pfahlzug von 30 t oder weniger verfügen. Zwölf Schlepper haben entweder einen zu langen Anmarschweg oder stehen aus anderen - vertraglichen - Gründen nicht zur Verfügung. Neun Schlepper wären eventuell verfügbar, sind allerdings bei Windstärken über 7 auf See nur noch bedingt geeignet. Sieben Schlepper wären geeignet. Darunter befinden sich zum Beispiel die Schlepper von KOTUG mit 75 t Pfahlzug, wobei man aber davon ausgehen muß, daß sie aufgrund ihrer Einsatzart, wenn gewünscht, nicht unbedingt zur Verfügung stehen. Dann gibt es die beiden Meerzweckschiffe mit Notschlepprichtungen. Über die Verfügbarkeit dieser Schiffe kann man sicherlich auch einiges sagen. Wenn wir über die Deutsche Bucht reden, so ist nicht immer gewährleistet, daß beide Schiffe tatsächlich zum gleichen Zeitpunkt dort zur Verfügung stehen. Soweit ich das verstehe, sind sie für die Nord- und für die Ostsee konzipiert und verrichten in beiden Seegebieten Arbeiten unterschiedlicher Art, wofür sie auch gebaut worden sind. Sie sind ja keine Schlepper in dem Sinne, sondern sollen vielfältige Aufgaben wahrnehmen, unter anderem eben auch schleppen. Es kann durchaus sein, daß beide Schiffe gerade in der Ostsee Tonnen legen, wenn es in der Nordsee brennt. Zwar wäre es dann möglich, sie in die Nordsee zu verlegen, aber wenn man an den Katastrophenschutz denkt, so haben Sie diese Zeit einfach nicht mehr.

Die „Oceanic“ - den Standpunkt habe ich damals vertreten und vertrete ihn auch heute - ist eigentlich das Beste, was wir in

Deutschland zu bieten haben, wenn es um den Katastrophenschutz und um das Schleppen von großen Schiffen geht. Das Schiff war mit 189 t Pfahlzug zertifiziert. Vor kurzem hat es einen neuen Pfahlzugtest in Norwegen vollzogen und ist mit 180 t Pfahlzug im tiefen Wasser zertifiziert worden.

Sie sehen also: Die Anzahl der Schiffe, die für diese Arbeit in Frage kommen und die auch tatsächlich zur Verfügung stehen, reduziert sich doch sehr stark. Als Fazit würde ich sagen: Ab Windstärke 7 würden zur Zeit zirka zehn Schlepper in der Deutschen Bucht vorhanden sein, die in einem angemessenen Zeitraum zur Abwendung einer Gefahr zur Verfügung stehen und auch einen brauchbaren Beitrag leisten könnten. Je nach Einsatzart und Einsatzgebiet der Schlepper ist deren Verfügbarkeit jedoch nicht garantiert. Kurzfristig neben der „Oceanic“, der „Neuwerk“ und der „Mellum“ mehr als zwei oder drei Schlepper zu mobilisieren, dürfte kaum möglich sein. Das entspricht auch der Erfahrung, die die deutschen Seeverversicherer gemacht haben, wenn es darum ging, für Notfälle in der Deutschen Bucht Schlepper zu bekommen. Es ist sehr schwierig, diese Schiffe aus ihren Verträgen und aus ihren Dienstleistungen freizustellen. Hinzu kommt noch das Problem der Mobilisierung, das heißt, Sie brauchen sehr viel Zeit.

Ich habe im Januar 1998 einen Fall zitiert, zu dem wir auch über interne Kenntnisse verfügten. Ich spreche den Fall „Hudson Bay“ an, der sicherlich bekannt ist. Es handelte sich hierbei um einen großen Bulkcarrier in Ballast, der westlich vor Helgoland Schwierigkeiten bekam - ein Maschinenausfall -, der auf die Küste zutrieb und dann mit einer Notankerung gehalten wurde. Es passierte um 12:30 Uhr mittags. Der erste Schlepper traf um 17:30 Uhr ein, ein Hafenschlepper aus Hamburg mit 30 t Pfahlzug. Der nächste Schlepper mit 40 t tauchte eine Stunde später auf. Damit hatten wir 70 t. Und nach acht oder neun Stunden tauchte dann ein großer Schlepper von Bugsier mit einem Pfahlzug von 135 t auf. In der Zwischenzeit trieb das

Schiff, das eine hohe Lateralfäche hatte, weil es in Ballast war, auf die Westküste Helgolands zu, war schon sehr dicht unter Land und hat dann versucht, zu ankern. Beim ersten Anker ist die Kette gebrochen, und der zweite Anker hat dann glücklicherweise gehalten. Wenn dieser Anker genauso gebrochen wäre wie die erste Kette, dann wäre das Schiff mit Sicherheit auf den Strand von Helgoland getrieben. Denn Schlepper standen in einem angemessenen Zeitraum nicht zur Verfügung. Der Unfall hätte also in keiner Weise vermieden werden können.

Vorsitzender: Herr Kapitän Zahalka, wollen Sie wieder etwas komfortabler hier vorn Platz nehmen?

Zahalka: Gerne. - Soweit also zu der Frage, in welcher Größenordnung Schlepper zur Verfügung stehen.

Vorsitzender: Ich darf Sie noch einmal unterbrechen. Könnten Sie, da Sie ja schon die niederländischen Anrainer gestreift haben, eventuell auch noch etwas über dänische und britische Schleppkapazitäten in der südlichen Nordsee sagen?

(Abg. Hentschel: Die haben solche Schlepper, nicht wahr? Die „Englishman“ und die „Alex Gordon“!)

Zahalka: Ja, das ist richtig. Ich habe das zwar nicht im Detail untersucht, aber - das wissen Sie auch alle - die Nordsee ist ein Gebiet aktiver Offshore-Tätigkeit. Dort sind seit Jahren Bohrinnseln stationiert, die auch bewegt werden und die immer einen großen Bedarf an Hilfsschiffen, nämlich den Offshore-Schiffen, haben. Ich kenne mich in diesem Bereich aus meiner beruflichen Vergangenheit heraus etwas aus. Ich bin selber auf solchen Schiffen in der Nordsee gefahren.

Diese Schiffe werden jetzt nicht mehr aus Deutschland betrieben. Dieser Zweig hat sich hier aufgelöst, aber es gibt ihn nach wir

vor im englischen und auch im holländischen Bereich. Bei den Dänen gibt es solche Schiffe auch, und es gibt sie natürlich auch im norwegischen Bereich.

Diese Schiffe sind, ähnlich wie Hafenschlepper, in Charterverträge eingebunden, es sei denn, es wäre eine Marktphase, in der die Geschäfte schlecht gehen und die Schiffe quasi aufliegen. Dann würden sie zur Verfügung stehen, sofern sie besetzt wären oder in einem angemessenen Zeitraum besetzt werden könnten. Denn ohne Besatzung nützt Ihnen das schönste Schiff nichts.

Diese Schiffe könnten natürlich, wenn sie denn draußen führen, mobilisiert werden. Nur, man darf auch nicht vergessen: Die Nordsee ist doch relativ groß. Innerhalb von zwei bis drei Stunden haben Sie ein solches Schiff auch nicht zur Verfügung. Diese Schiffe sind in der mittleren, wenn nicht sogar in der nördlichen Nordsee oder vor der holländischen Küste eingesetzt und haben relativ lange Anmarschwege. Schiffe gibt es da sicherlich, und es gibt auch Schiffe aller Größenordnungen, also auch solche, die für diese Art von Einsätzen durchaus geeignet wären.

Reine Hochseeschlepper wie zum Beispiel die „Oceanic“ sind mir aus dem dänischen Bereich nicht bekannt. Dort gibt es, glaube ich, überhaupt nichts Vergleichbares. Im holländischen Bereich, ja. Sie wissen sicherlich auch, daß dort die „Wonker“ eingesetzt ist. Das ist ein ehemaliger Hochseeschlepper der Firma Schmit, der im Rahmen eines Chartervertrages auch für die holländische Regierung tätig ist. Und im englischen Bereich sind auch Vorsorgemaßnahmen getroffen, so daß größere Schiffe zumindest am Ausgang des Kanals und auch im nördlichen Bereich vor der schottischen Küste stationiert sind und auch eingesetzt werden könnten. Aber, wie gesagt: Sie haben relativ lange Anmarschwege.

Meiner Meinung nach besteht das Problem in der Deutschen Bucht - wenn Sie sich das einmal ansehen - darin, daß die Hauptver-

kehrswege direkt vor unseren ostfriesischen Küsten in Richtung Elbe I bzw. von Elbe I an der schleswig-holsteinischen Küste entlang nach Norden führen. Diese Verkehrswege liegen relativ dicht vor den Flachwassergebieten. Bei der Zehn-Meter-Linie, wie sie vor der deutschen Küste entlangläuft, bleibt, wenn draußen etwas passiert, für tiefgehende Schiffe nicht mehr viel Zeit. Es wird ja nicht immer der vollbeladene Tanker sein, der vielleicht weniger windanfällig ist und mehr mit dem Strom treibt. Es kann, um auf die „Hudson Bay“ zurückzukommen, ein großer Bulker im Ballast sein, der immerhin auch 3.000 t bis 4.000 t Schweröl in seinen Bunkertanks haben kann und der natürlich im Ballast sehr viel windanfälliger ist und dadurch natürlich auch sehr viel schneller treibt. Wenn Sie mit einer Driftrate von zirka zwei Knoten pro Stunde rechnen, dann sind Sie in fünf Stunden mindestens zehn Meilen getrieben. Wenn Sie in der Deutschen Bucht von den Verkehrstrennungsgebieten bis zu den Flachwasserbereichen rechnen, so bleibt nach zehn Meilen nicht mehr sehr viel.

Deswegen auch mein Hinweis darauf, daß es nicht nur darauf ankommt zu sehen, welche Schiffe es an der deutschen Küste gibt. Vielmehr muß man auch die Frage beantworten: Wie schnell können sie wirklich verfügbar sein, und sind es dann auch Schiffe, die für diesen Zweck tatsächlich eingesetzt werden können? Auch da, denke ich, muß man differenzieren und hinsichtlich der Katastrophe, so wie die Untersuchungen gelaufen sind, sagen: Wir brauchen eine Schleppkapazität, um einen großen Tankerunfall vermeiden zu können. Das heißt den 150.000 t-Straightway-Tanker, der draußen ohne Maschinenleistung treibt, bei schlechtem Wetter aufnehmen zu können, ihn zu handeln und auch von der Küste freizuhalten, ist die eine Aufgabe. Die andere Aufgabe besteht darin - das gilt ein wenig auch für die „Pallas“; denn bei der Pallas handelte es sich ja auch nicht um einen großen Tanker, sondern um ein relativ kleines Schiff, das in ruhigem Wetter durchaus von einem 30-t-Schlepper zu handeln gewesen

wäre; das wäre überhaupt kein Problem gewesen - - Man muß sich also meiner Meinung nach auf unterschiedliche Problemstellungen einstellen und diese auch ins Kalkül ziehen, wenn man sagt: Wir brauchen, um diese Unfallmöglichkeiten abzudecken, entsprechende Schiffe, die zur Verfügung stehen können.

Zu den Schleppern selber. - Ich weiß nicht, ob das gewünscht ist. Aber ich sprach vorhin den Pfahlzug an. Der Pfahlzug ist natürlich ein wichtiges Kriterium, wenn Sie Widerstände überwinden wollen, zum Beispiel bei einem großen Tanker mit der entsprechend großen Verdrängung. Da brauchen Sie sicherlich ein Schiff, das in der Größenordnung der „Oceanic“ mit 160 t bis 180 t Pfahlzug liegt. Der Pfahlzug ist ja nichts anderes als die Umsetzung der Maschinenleistung in Zugkraft. Das ist nicht alleine abhängig von der Maschinenleistung, sondern es kommen schiffbauliche Aspekte hinzu. Es kommt der Zustand des Unterwasser-schiffs, die Antriebsart hinzu: Handelt es sich um konventionelle Propeller, handelt es sich um Propeller, die in Kortdüsen laufen und dadurch eine Leistungserhöhung erfahren, oder handelt es sich um andere Antriebsarten, sei es Voith-Schneider oder Z-Propeller oder ähnliche Dinge? Alle bringen unterschiedliche Leistungen, die nachher als Pfahlzug zur Verfügung stehen, so daß man genau sehen muß, was man tatsächlich nimmt.

Der Tiefgang ist natürlich auch ein Problem. Das ist bei der „Pallas“ ebenfalls ganz deutlich geworden. Auch daran wird wieder deutlich, wie wenig Zeit man eigentlich hat. Den wirklich tiefgehenden, großen Schlepper, der die notwendige Leistung bringt, können Sie natürlich nur im tiefen Wasser einsetzen, und das steht nicht lange zur Verfügung, wenn ein Schiff auf die Küste zutreibt. So muß man also auch differenzieren, ob die Schlepper, die eventuell in Frage kommen, von ihrem Tiefgang her geeignet sind, oder ob man daran denken muß, etwas

für das tiefe und etwas für das flache Wasser vorzuhalten.

Schlepper und Schlepper ist auch nicht unbedingt das gleiche. Es kommt auf die schiffbauliche Einrichtung an. Damit kommen wir zu einem Problembereich, den ich in meinem Vortrag damals ebenfalls angesprochen habe. Wenn man die „Mellum“ und die „Neuwerk“ einmal als Schlepper betrachtet - - Meine persönliche Meinung dazu ist, daß dies sicherlich technisch sehr gut ausgerüstete Schiffe sind, um viele unterschiedliche Aufgaben wahrnehmen zu können, aber eben in der Tat nur Notschlepper sein können. Im Ernstfall, wenn einem großen Schiff bei schlechtem Wetter Hilfe geleistet werden soll, fängt es ja schon damit an, überhaupt eine Schleppverbindung herstellen zu können. Es ist ja nicht so wie im Hafen, daß man dann ruhig rückwärts unter den Steven fahren kann, seine Leine abgibt, und oben ist jemand, der sie annimmt, der eine Winde hat, der ihn daraufziehen kann. Alles das sieht auf See ganz anders aus. Es bewegt sich alles. Sie wissen: Das Schleppgeschirr hat gerade bei den großen Schleppern sein eigenes Gewicht. Wenn Sie einen Fall haben wie bei der „Pallas“, bei dem eben vom Schiff her keine Möglichkeiten mehr bestehen, unterstützend einzugreifen, weil der Hilfsbetrieb nicht mehr funktioniert, weil keine Besatzung mehr an Bord ist, dann werden Sie massive Schwierigkeiten haben, den besten Schlepper der Welt dort festzumachen. Man muß sich also überlegen, wie man all dem begegnen kann.

Anspannen heißt auch, daß die Leute auf dem Schlepper erstens erfahrene Leute sein sollten, die also Bergungs- oder zumindest Offshore-Erfahrung haben, die nicht einfach nur Seeleute sind - die Schlepperwelt ist einfach eine ganz andere Welt - und daß man ihnen zweitens aus schiffbaulicher Sicht auch die Möglichkeit gibt, ihre Arbeit so sicher wie möglich zu verrichten. Das heißt, sie brauchen Platz, sie brauchen ein entsprechendes Achterdeck, um ihr Schleppgeschirr vorbereiten, auslegen zu können, damit es

nachher auch problemlos auslaufen und seinen Dienst verrichten kann. Wenn sie da schon Einschränkungen haben und wenn Sie an Bord auf See wenig Platz haben und viele Einbauteile haben und versuchen, eine Schleppleine klarzulegen, die aus mehreren Komponenten besteht, die zusammengesäkelt sind - - Schäkkel eines Schleppgeschirrs, wie es die „Oceanic“ hat, das sind immerhin Schäkkel (zeigt:) dieser Größenordnung. Das ist kein Geschirr, das Sie eben so mit der Hand bewegen können. Da müssen Sie schon richtig anfassen, unter Umständen mit zwei Mann. Wenn ein solches Geschirr ausläuft, können Sie eigentlich nur noch zur Seite gehen. Denn wenn Sie die Finger oder die Füße dazwischen bekommen, sind sie weg, weil einfach zuviel Kraft dahintersitzt.

Sie müssen also freie Decksflächen haben, um zu verhindern, daß es hakt und zu Beschädigungen am Schiff selber kommt. Wenn Sie dann die Schleppleine tatsächlich festbekommen haben und den Schleppvorgang beginnen, so ist es auch dann wichtig, ein freies, glattes Arbeitsdeck zu haben, auf dem sich die Schleppleine bewegen kann. Nichts ist gefährlicher als eine hakende Schleppleine, die sich hinter einbaulichen Einrichtungen des Schiffes festhakt. Durch das Manövrierverhalten eines Schleppers ist es einfach so - - Man bemüht sich immer, mit dem Schlepppunkt, das heißt mit dem Punkt, an dem die Schleppleine am Schiff angreift, so weit wie möglich, in die Nähe des natürlichen Drehpunktes des Schiffes zu gelangen, um beim Steuern des Schiffes möglichst geringe Hebelkräfte überwinden zu müssen. Wenn sich diese Schleppleine im achteren Bereich festhakt, dann benimmt sich Ihr Schiff plötzlich ganz anders. Sie können plötzlich nicht mehr steuern. Dann macht die Schleppleine mit Ihnen, was der Anhang oder die Schleppleine will, und nicht umgekehrt. Sie haben keine Kontrolle mehr. Das kann so weit gehen, daß Ihr Schlepper querschlägt und unter Umständen sogar selbst gefährdet ist.

Das sind alles Komponenten, die man beim Vergleich eines Schleppers etwa mit der „Neuwerk“ und mit der „Mellum“ nicht übersehen darf. Das sind meiner Meinung nach Schiffe, die im gemäßigten Wetter durchaus in der Lage sind, eine Schlepphilfe zu leisten. Aber nach meiner Einschätzung sind es nicht die Schiffe, die für das, was einmal im Gespräch war, nämlich für den Katastrophenschutz, für das große Schiff, für den großen Unfall in der Lage sind, diese Hilfeleistung zu bringen.

Das ist im großen und ganzen das, was ich vorbereitet habe. Ich stehe Ihnen natürlich gerne für Fragen zur Verfügung.

Vorsitzender: So wollen wir es auch handhaben, Herr Kapitän Zahalka. - Ich erteile zunächst meinem Stellvertreter, dem Herrn Abgeordneten Maurus, das Wort.

Stellv. Vorsitzender: Herr Kapitän Zahalka, uns liegt eine Chronologie der Ereignisse vor - sie kommt übrigens von GAUSS -, die aussagt, daß am 25.10.1998 - in UTC 21:49 Uhr - eine Meldung gekommen sei, daß der Ankerziehschlepper „Havila Champion“ mit 120 t Pfahlzug bei Bedarf zur Verfügung stehe. Das Schiff warte in Esbjerg auf Abreise zur Bohrinselfschleppung am 26.10. und könne von RCC über Eigner angefordert werden. „Bugsier 17“ stehe ebenfalls in Esbjerg. Die Frage: Kennen Sie beide Schiffe? - Eines davon ist in Ihrer Tabelle enthalten. - Wären diese beiden Schiffe geeignet gewesen einzugreifen?

Zahalka: Dabei kommt es sicherlich auf den Zeitpunkt an. Die „Bugsier 17“ - - Da müßte ich erst nachsehen, was das für ein Schiff ist. - Die „Bugsier 17“ hat 31 t Pfahlzug. Bei extrem schlechtem Wetter wäre dieses Schiff draußen in der Nordsee meiner Meinung nach nur begrenzt brauchbar, alleine schon von der schiffbaulichen Einrichtung her. Es ist ein typischer Hafenschlepper, der sicherlich auch Verschleppungen vor der Küste verrichten kann. Aber ich meine, daß das Schiff mit 31 t Pfahlzug draußen selber schnell Probleme bekommen könnte. Ich

würde sagen: Als Notfall, ja, aber wenn man besser planen kann, ist es sicherlich nicht das Schiff dafür.

Den Versorger, den Sie erwähnten, kenne ich nicht. Wenn Sie sagen, er habe 120 t Pfahlzug, dann wird es ein Ankerziehversorger sein. Die anderen braucht man eigentlich nicht so - - Man kann eigentlich davon ausgehen, daß ein Schiff dieser Art auch für solche Einsätze geeignet ist. Nur, es kommt eben immer wieder darauf an, rechtzeitig da zu sein, nach Möglichkeit im tiefen Wasser, und damit kommen wir gerade auch im Hinblick auf die „Pallas“ zur Problematik des Anspannens. Ich habe es vorhin erwähnt: Das Problem auf einem Schiff, das sich in einer Notlage befindet, in der die „Pallas“ gewesen ist - daß Sie auf dem Schiff selber keinerlei Unterstützung mehr durch Besatzung oder durch maschinelle Einrichtungen haben -, wird immer sein, eine Schleppverbindung festzumachen. Hinzu kommt, daß die „Pallas“ kein sehr junges Schiff mehr gewesen ist. Die einzige Chance, die Sie haben, um ein schweres Schleppgeschirr auf einen treibenden Havaristen zu bekommen, besteht eigentlich darin zu versuchen, in einer Bucht Ihr Schleppgeschirr über die Back des anderen zu führen und mit eigenen Winden zurückzuziehen. Dabei passiert folgendes: Beide Schiffe bewegen sich, und das nicht unbedingt immer im Gleichtakt. Dann kommt das Gewicht des Schleppgeschirrs hinzu, so daß Sie also massive Probleme haben werden, diesen Hievvorgang glatt und problemlos durchzuziehen. Was dabei passieren kann - soweit ich weiß, ist das bei der „Pallas“ auch passiert -, ist, daß Umlenkrollen, die auf dem Schiff vorhanden sind, einfach wegbrechen, also die Kräfte nicht mehr aufnehmen können. Das Problem werden Sie immer haben, insbesondere bei großen Schiffen, die ein Schleppgeschirr haben, das auch für große Aufgaben, für schwere Anhänge geeignet ist. Da geht das Problem nicht weg. Da muß man versuchen, Lösungen zu finden, um das zu umgehen.

Es gibt Ansätze. Von der IMO wird auf neueren Tankern vorgeschrieben, daß eine Notschleppverbindung auf dem Tanker selber vorgehalten wird, so daß eine Leine austesteckt werden kann, die der Schiffsgröße entspricht, an der der Schlepper dann festmachen kann. Dann geht es wesentlich einfacher, weil sie nichts mehr hinaufziehen müssen. Wenn das aber nicht der Fall ist, dann muß man sich andere Dinge einfallen lassen.

Meines Wissens gibt es mittlerweile Schleppleinen aus modernen Kunststoffen, die sehr viel weniger Gewicht haben als eine Drahtschleppleine. Wenn Sie einmal vergleichsweise einen Draht mit einem Durchmesser von 68 mm und einer Bruchlast von über 300 t nehmen, so bringt der Ihnen auf den laufenden Meter sicherlich ein Gewicht von 18 kg bis 20 kg. Die gleiche Leine - mit einer annähernd gleichen Bruchlast und annähernd gleichem Durchmesser - als Kunststoffleine, die es heute schon gibt, wiegt nur ein Zehntel davon und ist obendrein auch noch schwimmfähig.

Es gibt also Leinen, die man vorhalten kann, die man beschaffen kann, die zumindest diesen Vorgang vereinfachen würden. Diese Leine könnten Sie, wenn Sie Leute auf dem Havaristen abgesetzt haben - - Mit zwei oder drei Mann ist es kein Problem, eine solche schwimmfähige Leine mit einem Metergewicht von zwei Kilogramm mit der Hand heraufzuholen und oben entsprechend zu befestigen und zu belegen. Nur, das Geschirr muß natürlich vorhanden und auch einsatzklar sein.

Stellv. Vorsitzender: Vielen Dank. - Ich habe die Frage deshalb gestellt, weil mich interessiert hat, ob die Einsatzmöglichkeit bestanden hätte. Das war ja sehr früh. Das waren, so wie ich das sehe, die ersten verfügbaren Schiffe. Am 25.10. abends. Wir wissen ja, daß zum Beispiel die bundeseigenen Schiffe erst am 26.10. morgens angefordert worden sind.

Ich möchte nun auf die bundeseigenen Schiffe überleiten und noch einmal Bezug

nehmen auf den Vortrag, den Sie anlässlich der Fachtagung der GAUSS gehalten haben. Dabei haben Sie die Qualität und Funktionalität eines Schleppers so beschrieben wie eben auch und gesagt, daß die Maschinenleistung und der Pfahlzug, aber auch die Erfahrung der Besatzung eine besondere Rolle spielen. Sie haben gesagt - ich zitiere -:

„Jeder Mann an Bord, der seine Aufgabe nicht 100 %ig kennt und nicht in der Lage ist, seine Handlungsweise aufgrund von persönlicher, seemännischer Erfahrung auszurichten, stellt eine Gefahr für das Gelingen des Projektes dar. Es handelt sich um schwere und gefährliche Arbeit, nicht umsonst stellt das Können eines Bergers eine wesentliche Größe bei der Bemessung der Höhe eines Bergelohnes im Rahmen eines Schiedsgerichtsverfahrens dar.“

Sie haben das etwas später noch einmal unterstrichen, indem Sie gesagt haben, Trockenübungen bei schönem Wetter seien auf Dauer kein Ersatz.

Sie haben also die Erfahrung besonders herausgehoben. Vor Ihnen haben wir ja Herrn Kapitän Körner von der „Neuwerk“ gehört. Die „Neuwerk“ ist seit 1998 in Dienst gestellt. Herr Kapitän Körner hat die Erfahrung seiner Mannschaft so dargestellt, daß er gesagt hat: Ja, wir haben Schlepperfahrung, allerdings nur bei Übungen. Meinen Sie, daß dies ausreichend ist?

Zahalka: Ich meine, nein. Denn Seemannschaft können Sie nicht auf einer Schule lernen, das können Sie nicht dadurch lernen, daß Sie irgendwo an Bord mitfahren. Seemannschaft und der Umgang mit Geschirr und mit dem Schiff und das Gefühl für das, was mit einem Schiff machbar ist, entwickelt sich eigentlich nur mit der Zeit und über Erfahrung. Ich sagte vorhin schon: Die Schleppschiffahrt muß man schon sehr differenziert betrachten. Das ist ein anderes Geschäft. Sie können einen normalen Seemann insbesondere heute - - Die Welt draußen auf

den Frachtschiffen hat sich auch dramatisch verändert. Das wissen Sie alle. Es gibt nicht mehr die ausgebildeten und erfahrenen Matrosen, die es noch in den sechziger und siebziger Jahren gab. Dieser Berufszweig ist mehr oder weniger ausgestorben. Selbst die Leute, die auf Frachtern zur See gefahren sind - - sind, wenn Sie sie auf Schleppern einsetzen - ich würde sagen -, sicherlich vorgebildet; sie haben seemännische Erfahrung. Aber ein Einsatz auf einem Schlepper in schlechtem Wetter stellt doch ganz andere Anforderungen an die Besatzung.

Das, was ich damals gesagt habe, möchte ich unterstreichen. Gerade auf Schleppern gibt es ja eine sehr kleine Besatzung. Das ist übrigens auch noch ein Punkt, der nicht unerwähnt bleiben sollte. Die meisten Hafenschlepper fahren heutzutage mit drei Mann Besatzung. Mit drei Mann Besatzung können Sie nicht nach draußen in die Nordsee gehen und Hilfe leisten. Sie müssen das Schiff also auch noch aufrüsten. Dafür geht auch noch Zeit verloren.

Die Leute auf diesen Schiffen bilden ein kleines Team, bei dem sich der eine wirklich auf den anderen verlassen muß. Es bleibt in Notfällen keine Zeit, die Leute einzuweisen oder zu sagen: Du machst dies, und ich mache jenes. Das sind vielmehr automatische Abläufe. Jeder muß Gefahr erkennen können, muß unterscheiden können: Wie weit kann ich gehen, ohne mich bzw. das Geschirr oder das Schiff zu gefährden?

Wenn Sie in der Nordsee bei relativ gutem Wetter Übungen fahren, dann können Sie zwar den Umgang mit dem Geschirr üben, und Sie können auch den Umgang mit dem Schiff üben, Sie können das Manövrierverhalten des Schiffes testen, Sie können die Einrichtungen des Schiffes testen. Nur, wie gesagt, im Ernstfall sieht es anders aus. Da haben Sie Wasser an Deck, da macht das Schiff ganz andere Bewegungen. Es läßt sich also eigentlich nichts planen. Von daher bin ich der Meinung, daß es, wenn man diesen Schutz bieten will, sehr wichtig ist, nicht nur

ein geeignetes Schiff, sondern auch eine geeignete Besatzung zu haben.

Diese Besatzungen werden bedauerlicherweise immer seltener. Wenn Sie Leute auf die Hochseeschlepper nehmen, die aus dem Hafenschlepperbereich kommen, so haben Sie schon einen sehr großen Schritt getan. Aber auch zwischen diesen gibt es noch Unterschiede. Das muß man einfach sehen. Und man müßte sich hinsichtlich der Besatzung dieser Schiffe auch Gedanken darüber machen - das habe ich damals auch gesagt - - Ich sehe das eigentlich als Gesamtaufgabe, nicht nur als deutsche, sondern auch als holländische, englische oder dänische. Man müßte vielleicht Wege finden, sich einmal zu überlegen, die Ausbildung für die Besatzungen dieser Schiffe gemeinsam zu betreiben, durch Austausch mit anderen Schiffen, die im Offshore-Bereich tätig sind, um den praktischen Umgang mit dem Geschirr und mit den Schiffen immer wieder zu üben. Das erscheint mir sehr wichtig.

Stellv. Vorsitzender: Vielen Dank.

Vorsitzender: Herr von Hielmcrone!

Abg. Dr. von Hielmcrone: Gesetzt den Fall - ich nehme an, daß auch die Frage des Herrn Kollegen Maurus darauf zielte -, das Land Schleswig-Holstein hätte entweder in den späten Abendstunden des 25.10. oder am 26.10., vertreten durch eine fiktive Leitstelle, von der Havarie der „Pallas“ erfahren und auch das Recht gehabt, von sich aus einzugreifen, wäre es dann kurzfristig möglich gewesen, hierfür sozusagen einen Schlepper zu organisieren, und hätte ein Schlepper gereicht, um sinnvoll dort tätig zu werden?

Zahalka: Die Antwort, die ich Ihnen gebe, ist natürlich spekulativ. Nun weiß ich nicht konkret, ob ein Schiff zur Verfügung gestanden hätte. Wir haben gehört, daß in Esbjerg welche gewesen sind. Wenn zu diesem Zeitpunkt - ich nehme an, daß zu diesem Zeitpunkt das Wetter noch nicht so dramatisch schlecht gewesen ist; es hat sich ja anschlie-

ßend verschlechtert - innerhalb von - ich sage einmal - zwei bis drei Stunden ein Schlepper dagewesen wäre, der hätte anspannen können, wenn man dann auch entsprechend agiert hätte und versucht hätte, freien Seeraum zu erreichen, das heißt also, das Schiff nicht parallel zur Küste zu einem Hafen zu schleppen, sondern gerade in Erwartung des schlechteren Wetters - das dürfte ja bekannt gewesen sein; Wetterberichte haben sie alle - zu sagen: Wir müssen sehen, daß wir entsprechenden Seeraum zwischen Küste und Havaristen bekommen, so meine ich, daß dieser Schlepper von - sagen wir - 40 t, 50 t oder 60 t bei Windstärke 5 bis 6 sicherlich etwas hätte bewirken können. Ja.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Wäre es denn technisch möglich gewesen, einen solchen Schlepper innerhalb dieser kurzen Frist und des Nachts zu besorgen?

Zahalka: Sie können Schlepper eigentlich immer besorgen. Komischerweise ereignen sich Unfälle meistens am Wochenende oder nachts. Das passiert uns laufend. Wir machen das so: Entweder haben wir selbst Verbindung zu Schlepperfirmen, die in der Regel 24 Stunden Wachdienst abhalten, oder aber wir können Maklerdienste des freien Marktes benutzen. Im Ausland, zum Beispiel in England, gibt es gute Makler, die die Bewegungen der Schlepper weltweit verfolgen. Uns gelingt es in der Regel - ich würde sagen - innerhalb von einer Stunde, ganz egal, in welchem Gebiet der Welt sie sich bewegen, Angebote von Schlepperfirmen zu beschaffen, so daß wir dann eine entsprechende Auswahlmöglichkeit haben.

Vorsitzender: Herr Schlie!

Abg. Schlie: Danke.

Vorsitzender: Herr Hentschel!

Abg. Hentschel: Ich habe auch keine Fragen.

Vorsitzender: Herr Kubicki!

Abg. Kubicki: Ich will mich jetzt einigen sehr interessanten Fragen nähern, von denen ich hoffe, daß Sie sie beantworten können, Herr Zahalka.

Der Kollege Maurus hat auf eine Passage Ihres Vortrages hingewiesen, der sich übrigens liest wie die Vorhersage des Unfalles, den die „Pallas“ hatte. - Das ist das Faszinierende daran. - Sie haben dargestellt, welche wichtige Funktion die Ausbildung bzw. das Know-how von Leuten an Bord hat. Vorhin habe ich von Herrn Körner, Kapitän der „Neuwerk“, gehört, daß er 16 Personen an Bord hat, von denen er, wenn er schleppen soll, keinen einzigen entbehren kann, um ihn auf ein anderes Schiff hinüberzubringen. Ich habe jetzt eine sehr konkrete Frage - ich frage Sie deshalb, weil Sie vom Verband der Seeversicherer kommen: Wenn ich als Einsatzleitstelle weiß, daß ich einen Schlepper zu einem Havaristen, der nicht besetzt ist und brennt, schicke, der seinerseits von seinen Personen niemanden entbehren kann, müßte ich mir dann nicht als Einsatzleiter gleichzeitig auch Gedanken darüber machen, wie und woher ich Personen bekomme, die ich auf das andere Schiff bringen kann, damit die Schleppverbindung hergestellt werden kann? Wenn ich entsprechend ausgebildet wäre und wüßte, ich habe möglicherweise nur einen Angriff, müßte ich dann nicht in der Kürze der mir zur Verfügung stehenden Zeit versuchen, die besten Leute, die es am Markt gibt, zu bekommen, um sie dort hinüberzubringen?

Zahalka: Bei solchen Unfällen ist gerade in der Anfangsphase Information alles. Das heißt, Sie müssen die Kommunikationsmittel, die Sie haben, wenn Sie gut sind, ausschöpfen. Sie müssen versuchen, möglichst kurze Kommunikationswege zu haben. Denn je länger und je verschlungener die Kommunikationswege sind, um so ungenauer wird am Ende das, was an Information dabei herauskommt. Wenn wir einmal davon ausgehen, daß Sie wirklich konkrete Informationen haben - Sie wissen, daß das Schiff brennt, daß keine Besatzung mehr an Bord ist, daß

kein Hilfsbetrieb mehr funktioniert, daß es also ein totes Schiff ist -, dann müssen Sie sich natürlich auch Gedanken darüber machen: Wie mache ich denn den Schlepper fest, den ich dort hinausbringe? Wenn auf einem solchen Schiff die Besatzung nicht so ausgelegt ist oder auch die Einrichtungen nicht so vorhanden sind, daß Sie zum Beispiel mit einem entsprechend schweren Schlauchboot Leute übersetzen können, sofern das bei diesen Wetterverhältnissen überhaupt noch möglich ist und sofern es dann möglich ist, am Havaristen hochzukommen - das ist ja draußen auf See auch nicht ganz einfach - - All das müßten Sie natürlich ins Kalkül ziehen. Wenn Sie das alles richtig täten, würden Sie sicherlich zu dem Schluß kommen, daß Sie zusätzlich zur Anforderung dieses Schleppers noch etwas anderes unternehmen müßten, wenn es denn möglich ist.

Abg. Kubicki: Ich konkretisiere meine Frage jetzt einmal. - Ich bin, um das einmal zu sagen, Jurist. - Handelt eine Einsatzleitung, die weiß, daß ein Schlepper mit 16 Personen an Bord dorthin geschickt wird und daß von diesen 16 keiner entbehrt werden kann, und die gleichzeitig nicht den Versuch unternimmt, sich um andere Personen zu kümmern, die - mit welchen Mittel auch immer, möglicherweise mit Hubschraubern - auf dem Havaristen abgesetzt werden können, um eine Schleppverbindung überhaupt erst herzustellen, die viel Zeit ins Land gehen läßt, nicht fahrlässig, möglicherweise sogar grob fahrlässig?

Zahalka: Ich bin kein Anwalt.

Abg. Kubicki: Ich muß Sie ja fragen. Ich könnte es Ihnen sonst beantworten, aber - -

Zahalka: Ich ziehe mich auf das zurück, was ich Ihnen sagte. Wenn Sie die Information haben und Sie das entsprechend qualifiziert beurteilen können und Sie in der Tat auch wissen, daß von den Leuten, die Sie auf dem Schiff dort hinaus schicken, niemand zur Verfügung steht und daß keine Möglichkeiten vorhanden sind, dann wäre es sicher-

lich sinnvoll und richtig, sich mit dieser Frage zu beschäftigen und entsprechende Maßnahmen einzuleiten.

Abg. Kubicki: Gut. - Keine weiteren Fragen.

Vorsitzender: Frau Spoorendonk!

Abg. Spoorendonk: Ich teile Ihre Auffassung, daß Trockenübungen kein Ersatz für den Ernstfall sein können. Ich habe daher noch eine Frage. Wissen Sie etwas über die Vorgaben bei solchen Übungen? - Ich kann das auch noch einmal genauer formulieren: Werden bei solchen Übungen zum Beispiel auch Entscheidungsstrategien unter krisenähnlichen Umständen geübt?

Zahalka: Diese Frage kann ich Ihnen eigentlich nicht beantworten, da ich solche Übungen nie mitgemacht habe. Ich bin auf Offshore-Versorgungsschiffen aller Größenordnungen selbst gefahren und habe natürlich nie geübt, weil es dabei immer um sehr viel Geld geht. Wir sind hinausgefahren und haben den Job gemacht. Deswegen meine ich: Learning bei doing. Das ist in der Seefahrt immer so gewesen. Es gibt nur sehr wenige Möglichkeiten, Leute an Land auf diese Art von Arbeiten vorzubereiten. Dabei ist viel Erfahrungssache. Wenn Sie solche Übungen abhalten, dann werden Sie sich ja für die Übung einen bestimmten Ablauf vorstellen und werden versuchen, bestimmte Handlungsabläufe nachzuvollziehen. Aber inwieweit das in der Praxis nachher umgesetzt werden kann - aufgrund anderer Umstände, die sich im Zuge der Übung selbst entwickeln mögen -, ist sicherlich fraglich.

Noch einmal: Ich bin der Meinung, eine Übung ist sicherlich sehr schön, nur, wenn Sie ein- oder zweimal im Jahr eine Übung bei relativ moderatem Wetter abhalten - so wie es bei der Übung gewesen ist, die kurz vor der „Pallas“-Havarie in der Nordsee stattgefunden hat -, bei der der Kapitän des Tankers, als es etwas ungemütlich wurde, sagte: Das wird mir jetzt zu spanisch; das mache ich nicht mehr mit; jetzt breche ich

das ganze Manöver ab, dann wird natürlich der Übungszweck nicht erreicht.

Abg. Spoorendonk: Ich habe noch eine Frage. Sie sagten, daß es wichtig sei, mit welchem Pfahlzug diese Schlepper ausgerüstet sind. Wir haben eine Materialsammlung der GAUSS, das Sicherheits- und Notfallkonzept Deutsche Bucht, bekommen. Darin äußert sich zum Beispiel auch Kapitän Ulf Bustorff von der Wasser- und Schifffahrtsdirektion zu diesem Problem. Er sagt, daß der erforderliche Pfahlzug nur ein Moment unter vielen anderen Eigenschaften sei. Man dürfe sich nicht darüber hinwegsetzen, daß auch diese anderen Aspekte - Manövrierfähigkeit, Explosionsschutz und Feuerschutz - ganz wichtig seien. - Das ist der eine Komplex. Außerdem äußert er sich in seinem Schreiben auch zum Know-how und zur Professionalität, die von ihm aber nicht in Frage gestellt wird. Er sagt - ich zitiere -:

„Der mögliche Verfall dieses Know-how wird übrigens unter anderem von den internationalen Bergungsgesellschaften als Argument benutzt, wenn es darum geht, auf der Ebene der Internationalen Schifffahrtsorganisation (IMO) Hilfen für die internationalen Bergungsfirmen angesichts offensichtlich nicht bestehender Auslastung zu mobilisieren.“

Ich finde, das ist ein interessanter Aspekt, weil er das vielleicht doch etwas differenzierter darstellt. - Ich will hinzufügen: Ich teile Ihre Auffassung, daß dieses Know-how wichtig ist, würde aber gerne noch einmal Ihre Einschätzung - -

(Abg. Kubicki: Das sagt er doch auch!)

- Ja, aber er modifiziert das doch in dieser - - Doch, das tut er.

(Zuruf des Abg. Wolfgang Kubicki)

Vorsitzender: Können wir jetzt einmal die Frage der Abg. Spoorendonk hören?

Abg. Spoorendonk: Meine Frage war, inwiefern diese Modifizierung des Argumentes aus Ihrer Sicht eigentlich stichhaltig ist.

Zahalka: Ich habe ein wenig Schwierigkeiten, den Kern der Frage zu erkennen.

Abg. Spoorendonk: Dann möchte ich meine Frage noch einmal wiederholen. Mein Ansatzpunkt war folgender: Auf der einen Seite ist der erforderliche Pfahlzug entscheidend, aber er ist vielleicht nicht alleine ausschlaggebend.

Zahalka: Vielleicht kann ich scheinbarweise darauf antworten. - Das habe ich vorhin eigentlich auch gesagt. Pfahlzug ist ein Beurteilungskriterium eines Schleppers, aber nicht das alleinige. Hinzu kommen schiffbauliche Aspekte und auch die Besatzung. Wiederum muß man natürlich auch hinterfragen: Was will ich denn eigentlich? Es gibt kleine Schlepper, es gibt große Schlepper. Es gibt große Schiffe, es gibt kleine Schiffe. Es gibt Bulker, es gibt Tanker, es gibt alles Mögliche. Man muß ja versuchen, sich auf ein bestimmtes Szenario vorzubereiten.

Wenn ich mir ansehe, was sich bei uns in der Deutschen Bucht alles bewegt und auch nach Wilhelmshaven hineinfährt, dann kann man natürlich nicht sagen: Ich lege mir draußen ein Schiff mit 50 t Pfahlzug hin, weil das bei gutem Wetter alles kann. Damit bin ich für den wirklichen Katastrophenfall, der eintreten kann, einfach nicht vorbereitet. Wenn ich einen großen Tanker bei schlechtem Wetter bewegen will, dann komme ich leider an der Anforderung eines großen Pfahlzuges nicht vorbei. Auch dann wiederum ist es sinnvoll, ein Schiff zu haben, das nicht nur viel Pfahlzug bringt, sondern das auch schiffbaulich und von der Besatzung her so eingerichtet ist, daß es diese Aufgabe tatsächlich erfüllen kann. - Soweit zum Pfahlzug und zur Beurteilung.

Abg. Spoorendonk: Nun zum Know-how. Seine Konklusion - das kann man nachlesen - ist, daß mit den Mehrzweckschiffen eigentlich das erreicht wird, was aus seiner Sicht

wichtig ist. Er meint, daß das Argument von den Bergungsgesellschaften immer wieder zu Verkaufszwecken angeführt wird.

Zahalka: Das ist klar. Die Bergungsindustrie - wenn ich sie einmal so bezeichnen darf - ist natürlich, wie jedes andere Unternehmen auch, auf Gewinn ausgerichtet. Große Bergungsfirmen gibt es auf dieser Welt nicht mehr viele. Daß es sie nicht mehr gibt, hat einen ernsten wirtschaftlichen Hintergrund. Die Schifffahrt draußen hat sich verändert. Es treten weniger große Unfälle auf. Das ist auch darauf zurückzuführen, daß die Schiffe technisch besser ausgerüstet sind. Sie haben bessere Navigationsgeräte an Bord, sind also in der Lage, ihre Position besser zu überwachen, so daß die großen Strandungsfälle, wie es sie früher einmal gegeben hat, weniger auftreten und damit auch weniger Bedarf vorhanden ist.

Die großen Schlepper, die es gibt, sind alle Schiffe, die mindestens 20 Jahre, wenn nicht älter sind. Sie sind also in einer Zeit gebaut worden, als es noch diesen Bedarf für Bergungsschlepper tatsächlich gab. Damals war es noch so, daß im Bergungsgeschäft tatsächlich genug Geld verdient wurde und daß Firmen wie die Bugsier oder wie Les Abbés in Frankreich oder andere sich erlauben konnten, einen großen Schlepper mit 150 t oder 160 t Pfahlzug nach Valmos oder nach La Coruña oder nach Brest zu legen, und die lagen von 365 Tagen im Jahr vielleicht 200 Tage im Hafen und haben nichts getan. Wenn es zum Einsatz kam, mußten diese Schiffe dann natürlich entsprechend Geld verdienen. Darauf bezog sich mein Hinweis: Wenn es darum geht, im Rahmen eines Schiedsgerichtsverfahrens einen Bergelohn für ein Schiff festzusetzen, dann muß derjenige, der die Verantwortung übernommen hat, diesen Bergelohn zu ermitteln, sehr genau prüfen, was draußen passiert ist. Wie war es denn mit der Professionalität, ist das, was gemacht wurde, wirklich richtig gewesen, oder hat jemand mit möglichst wenig Aufwand seinen Schlepper draußen liegen gelassen und versucht, damit möglichst viel

Geld zu verdienen? Wenn Sie professionelle Leistungen erbringen wollen, dann müssen Sie auch professionelles Gerät und entsprechende Leute vorhalten.

Daß die Berger in der heutigen Zeit, in der das Geschäft für sie schlechter geworden ist, natürlich versuchen, Unterstützung zu finden, sei es auf politischer, auf Regierungsebene, sei es von der Versicherungsgesellschaft - - Wir erleben es in der Versicherungsszene immer wieder, daß man sagt, es müßte doch auch im Interesse der Versicherer liegen, entsprechende Geräte vorzuhalten, um Schäden zu vermeiden. Da gibt es einfach Schwierigkeiten. Wenn ich jetzt einmal für die Versicherer spreche, so sagen diese: Wir haben eine Police, einen Vertrag, und wir zahlen Schäden. Wir zahlen nicht für die Verhütung von Schäden, nicht für Schäden, die noch gar nicht eingetreten sind. Insofern ist von dieser Seite sehr wenig Unterstützung zu finden.

Hinzu kommt, daß weniger qualifizierte Besatzungen in einer größeren Anzahl auf Schiffen anzutreffen sind, als dies vielleicht in der Vergangenheit der Fall war. Insofern besteht auch das Problem, überhaupt qualifizierte Leute auf den Schiffen zu haben.

Vorsitzender: Herr Hentschel!

Abg. Hentschel: Ich möchte auf die „Mellum“ und die „Neuwerk“ zurückkommen. Sie sagten, es müsse hinten alles frei sein. Ist denn bei der „Mellum“ und bei der „Neuwerk“ hinten alles frei?

Zahalka: Eben nicht.

Abg. Hentschel: Können Sie das erläutern?

Zahalka: Ich kann Ihnen das vielleicht vergleichsweise einmal zeigen. Ich habe zwei Unterlagen bei mir.

Vorsitzender: Ich darf an dieser Stelle einmal eingreifen. Der Kapitän der „Neuwerk“ hat vorhin ausführlich erläutert, welche Eingrenzevorrichtungen er hat, um das Schleppseil zu führen.

Abg. Hentschel: Er hat gesagt, er könne bis zur Seite schleppen. Uns wurde ja schon berichtet, daß die „Mellum“ nur in einem 10°-Winkel nach hinten schleppen kann. Der Kapitän der „Neuwerk“ hat auf meine Frage hin gesagt, er könne bis seitlich schleppen und habe damit kein Problem, und es sei alles frei. Deswegen würde mich das einmal interessieren.

Vorsitzender: Herr Kapitän Zahalka, wenn Sie das können, stellen Sie uns dies bitte noch dar.

Zahalka: Das sind leider die falschen Transparente. Aber ich kann Ihnen das vielleicht einmal hochhalten. Dies sind Seitenrisse der „Oceanic“ und der „Neuwerk“.

(Abg. Dr. von Hielmcrone: Das kann ja kopiert werden!)

- Ja.

(Abg. Schlie: Wenn Sie sie an die Wand halten - -)

- Vielleicht geht das.

(Abg. Dr. von Hielmcrone: Wir wollten es sowieso gerne in Kopie haben!)

Dies ist also die „Oceanic“. Sie hat das typische Design eines Hochseeschleppers aus den 70er Jahren, das heißt viel Tiefgang und ein großes, langes Achterdeck. Die Schleppleine tritt achtern aus den Aufbauten aus. Die Schleppwinde selber ist hier vorn untergebracht. Der Drehpunkt des Schiffes, sagt man, liegt ungefähr im vorderen Drittel. Sie haben also einen relativ kurzen Hebelarm, der auf die Manövrierfähigkeit des Schiffes einwirkt. Was passiert, wenn Sie mit dem Schiff manövrieren? Die Schleppleine kann sich über diese sehr stark ausgebaute Schleppreling und Verschanzung, die wirklich massiv und stabil ist, nach beiden Seiten um 90° bewegt, wenn es denn tatsächlich passiert. Natürlich versuchen Sie beim Schleppen schon, die Leine im achteren Bereich zu behalten. Aber beim Manövrieren

ist es notwendig, daß sich die Leine über die Seiten frei bewegen kann.

Abg. Hentschel: Entschuldigung. Kapitän Pohl hat gesagt, er könne sogar 10° nach vorne gehen.

Zahalka: Sehen Sie hier die „Neuwerk“. Ich will gar nicht bezweifeln, daß das technisch möglich ist. Die Winde der „Neuwerk“ steht Vorkante unter dem Helideck und wird dann über Umlenkrollen herausgeführt und tritt Vorkante Helideck, Achterkante Mast über eine Umlenkrolle aus und kann dann zum Havaristen geführt werden.

Wenn Sie in der Anfangsphase des Schlep-pens sind, wenn Sie anspannen, dann hat die Leine ja noch keine Zugkraft. Das heißt, sie hängt lose durch, bis Sie überhaupt soweit kommen, ziehen zu können. In dieser Phase kann Ihnen die Leine um das Schiff herum-gehen, sie kann herunterfallen, sie kann sich zum Beispiel hinter dem Propeller verhaken,

(Abg. Benker: Das kann sie bei einem anderen auch!)

sie kann hier unter dem Helideck haken, so daß Zugkräfte und Gefahrenmomente auf-treten, die Sie auf einem solchen Schiff ein-fach nicht hätten. Das ist schiffbaulich ein-fach anders eingerichtet.

Abg. Hentschel: Das heißt, der Vorfall, daß die Leine in die Schraube gekommen ist, war kein besonderer Zufall, sondern hat auch etwas mit der Bauart der „Neuwerk“ zu tun?

(Abg. Benker: Es muß immer passie-ren! Ein Witz!)

Zahalka: Das kann ich im Moment nicht beantworten, weil ich die Umstände nicht genau kenne. Es kann Ihnen bei einer Per-lonleine oder auch bei einem Draht genauso passieren, daß der, wenn er Spannung be-kommt, selbst wenn er achtern herauszeigt, zurückkommt wie ein Gummiband und unter das Heck in den Propeller hineinfegt. Er muß nicht zwingend unter das Heck geschlungen

sein. - Das hängt also von den Umständen ab, und die kenne ich nicht.

Abg. Hentschel: Okay.

Vorsitzender: Mir liegen keine weiteren Fragen an Sie vor, Herr Kapitän Zahalka. Insofern bedanke ich mich namens des Aus-schusses für Ihre ausführlichen sachverstän-digen Äußerungen. Wir werden sie zu ver-werten wissen. - Wir wünschen Ihnen eine gute Heimfahrt.

Zahalka: Danke schön.

Vorsitzender: Wir machen eine Pause bis 14:00 Uhr.

(Unterbrechung: 13:15 bis 14:03 Uhr)

Vorsitzender: Ich würde jetzt gern die Sitzung wieder eröffnen.

Für das Protokoll teile ich noch mit, was ich heute morgen bei der Eröffnung der öffentlichen Sitzung vergessen habe, nämlich daß die Abgeordnete Franzen heute verhindert ist und mir dieses schriftlich mitgeteilt hat. Ich sage das nur, damit die Ausschußmitglieder informiert sind.

Vernehmung der Auskunftsperson Helmut Preugschat

Herr Preugschat, 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 beideln müssen. In diesem Zusammenhang weise ich rein vorsorglich besonders auf die strafrechtlichen Folgen einer falschen Aussage oder eines Meineids hin.

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

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

Sie kennen sich aus. Ich sehe, Sie haben schon die Taste für unsere Dokumentation gedrückt. Herr Preugschat, Sie haben das Wort.

Preugschat: Danke schön, Herr Vorsitzender. Mein Name ist Helmut Preugschat. Ich bin am 21. Dezember 1943 in Eckernförde geboren worden und von Beruf Verwaltungsbeamter.

Vorsitzender: Danke schön. Der Ausschuß erwartet, Herr Preugschat, daß Sie uns noch einmal darlegen, gegebenenfalls anhand Ihrer mitgeführten Unterlagen, was das Amt für Katastrophenschutz im Zusammenhang mit der Havarie der „Pallas“ unternommen hat und wie Ihre Wahrnehmungen in diesem Zusammenhang sind. Sie haben das Wort.

Preugschat: Herr Vorsitzender, ich habe meine Wahrnehmungen hier gebündelt. Dazu bräuchte ich exakt 20 Minuten. Ist das in Ordnung?

Vorsitzender: Das kommt allen Beteiligten sehr entgegen.

Preugschat: Danke schön.

Meine Damen und Herren, das dem Innenministerium zugeordnete Amt für Katastrophenschutz hält an 365 Tagen im Jahr rund um die Uhr zwei Rufbereitschaften aufrecht. Mit der Rufbereitschaft des Kampfmittelräumdienstes werden einerseits außerhalb der Dienstzeit Gefahrenbereiche Auffinden, Entschärfen, Entgegennahme von Kriegsmunition aus den beiden Weltkriegen und USBV, also der Bereich Entschärfung oder Beseitigung selbstgefertigter unkonventioneller Spreng- und Brandvorrichtungen einschließlich krimineller nuklearspezifischer

Gefahrenlagen, und andererseits der Bereich allgemeine Gefahrenabwehr und Katastrophenschutz abgedeckt.

Der Einsatz der Mitarbeiter außerhalb der Dienstzeit erfolgt nach vorher festgelegten Einsatzplänen. In der Gefahrenabwehr gilt das Prinzip der Schriftlichkeit. Deshalb werden - unter anderem auch zum Schutz der betroffenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bei später gegebenenfalls erforderlichen Rechtfertigungen - alle Anfragen und Maßnahmen des Rufbereitschaftsdienstes Katastrophenschutz in einem Einsatztagebuch, einer Urkunde im Sinne des Strafgesetzbuches, festgehalten.

Erreichbar sind wir außerhalb der Dienstzeit über City-Ruf und Telefon - entweder Handy oder über das Telefon im Hause -, und zwar generell über das Lagezentrum der Landespolizei. - Das nur vorweg.

Im Rahmen des routinemäßigen Wechsels war ich selbst im letzten Jahr vom Ende der 43. bis zum Ende der 44. Woche an der Reihe. Meine Rufbereitschaft begann am Freitag, 23. Oktober, nach Dienst und endete am Freitag, 30. Oktober, zum Dienst.

In der 44. Woche hatten wir uns zeitgleich mit drei Gefahrenlagen zu beschäftigen, und zwar mit der „Pallas“, einer Sturmflutgefahr an der gesamten Nordseeküste und mit Hochwasser aufgrund Starkregens in nordwestlichen und südwestlichen Landesteilen.

Am Montag, 26. Oktober, rief mich das Lagezentrum um 17:10 Uhr an und vermittelte eine Anfrage des für Cuxhaven zuständigen Regierungspräsidenten in Lüneburg, der einen Nothafen für einen brennenden Holzfrachter an der schleswig-holsteinischen Westküste suchte. Ich habe daraufhin in Lüneburg zurückgerufen. In diesem Gespräch wurde deshalb um Benennung eines Nothafens gebeten, weil der Brand am besten in einem geeigneten Hafen von der Kaimauer aus gelöscht werden sollte. Daraufhin nahm ich Kontakt mit dem Hafenreferenten des Wirtschaftsministeriums auf. Dieser über-

nahm selbständig, nahm Kontakt mit der Feuerwehr Cuxhaven auf, teilte mit, daß die Häfen an unserer Westküste für das Vorhaben ungeeignet seien und einigte sich schließlich mit dem Regierungspräsidenten in Lüneburg auf Cuxhaven, worauf der dortige Mitarbeiter eine entsprechende Genehmigung für Cuxhaven erteilte. Dies habe ich erfahren, nachdem ich wiederum Kontakt mit dem Hafenreferenten aufgenommen hatte, um zu sehen, was aus der Geschichte geworden war.

Vorsitzender: Welcher Hafenreferent des Wirtschaftsministeriums?

Preugschat: Dr. Jänisch aus dem Wirtschaftsministerium.

Vorsitzender: Danke schön.

Preugschat: Am nächsten Morgen, also am 27. Oktober, führte ich hierüber ein Gespräch mit dem Referatsleiter des Referats für Brandschutz und grundsätzliche Angelegenheiten des Katastrophenschutzes in der Kommunalabteilung, Herrn Branddirektor Schönherr. Außerdem hatte sich an diesem Morgen bereits das Innenministerium in Hannover über die Entscheidung vom Vorabend beschwert, weil das Land Niedersachsen angeblich keine Zustimmung für Cuxhaven erteilt hätte. Nach entsprechender telefonischer Klarstellung in Hannover durch mich haben wir beide um 10:00 Uhr den gemeinsamen Abteilungsleiter, Herrn Ministerialdirigent Gudat, unterrichtet. Uns mißfiel die inzwischen in Cuxhaven getroffene Entscheidung, daß der Havarist notfalls in Lee von Helgoland gelegt und dort gelöscht werden sollte. Wir unternahmen jedoch nichts, weil dies eine ausschließliche schiffahrtspolizeiliche Angelegenheit des Bundes war.

Als am Abend des 27. Oktober das ZMK mitteilte, daß das Vorhaben gescheitert sei und sich das Schiff derzeit vor Amrum befinde und - auf Nachfrage - unter ungünstigen Voraussetzungen auch an den Strand geworfen werden könne, wurde vorsorglich die für Amrum zuständige untere Katastro-

phenschutzbehörde und Kreisordnungsbehörde des Kreises Nordfriesland unterrichtet, da - wie wir wiederum erst auf Nachfrage erfuhren - erhebliche Mengen Treibstoff an Bord waren.

Vorsitzender: Herr Preugschat, es wird gebeten - auch von meiner Seite -, daß Sie etwas zögerlicher sprechen, nicht ganz so schnell. Wir können auch 25 Minuten auf Ihre Darstellung verwenden.

(Heiterkeit)

Preugschat: Okay, danke.

Am 28. Oktober begleiteten wir die Ereignisse auf See kritisch und hielten den Kontakt mit dem ZMK aufrecht.

Am Donnerstag, dem 29. Oktober, war eine Besprechung mit zwei weiteren Mitarbeitern im Kernkraftwerk Krümmel vorgesehen. Auf der Fahrt zum Dienst erkundigte ich mich noch einmal über die genauen Mengen an Treibstoff, erhielt jedoch eine Mengenangabe mitgeteilt, die später zutreffend korrigiert wurde. Vor Antritt der Dienstreise erhielt ein Mitarbeiter meines Amtes, und zwar Herr Speth, die Anweisung, den Kontakt zum ZMK aufrechtzuerhalten.

Als mich sein Anruf im Kernkraftwerk Krümmel am 29. Oktober um 11:25 Uhr erreichte und er mir auf der Grundlage einer dem Lagezentrum übermittelten Pressemitteilung des ZMK mitteilte, daß der Havarist wenige Seemeilen westlich vor Amrum aufliege, rief ich Staatssekretär Wegener an, berichtete ihm über die „Pallas“-Situation und auch über die Hochwassersituation insbesondere im Kreis Steinburg. Ich habe ihm mitgeteilt, daß wir als Innenministerium in Sachen „Pallas“ zur Zeit nichts tun könnten, weil die Gefahrenabwehr noch eine Sache des Bundes ist und das Umweltministerium bereits Kontakt zur ELG aufgenommen hatte. Dem Staatssekretär teilte ich ferner mit, daß der für den Fall einer Strandverschmutzung auch zuständige Kreis Nordfriesland bereits alarmiert worden ist.

Anschließend bat ich meinen Vertreter, Herrn Brüggemann, Kontakt mit dem Umweltministerium aufzunehmen. Er erhielt die Mitteilung, daß die Beseitigung des Gefahrenherdes auf See eine Angelegenheit des Bundes sei und im übrigen keine Gefahr bestehe, da das Schweröl an Bord schnittfähig wäre. - Den entsprechenden Vermerk finden Sie auch in unserer Grundakte auf Seite 41/42, die Ihnen vorliegt.

Am Freitagmorgen, dem 30. Oktober, war die Gefahrenlage unverändert. Im Grunde genommen hatte sie sich aufgrund der schweren See an den Vortagen und des Feuers an Bord verschärft.

Vor dem Aufbruch in das Wochenende informierte ich die Hausspitze schriftlich über den Stand der Dinge. Außerdem machten wir selbständig um 11:00 Uhr im AfK eine Lagebesprechung und verabredeten eine erhöhte Ansprechbarkeit am Wochenende - also: wer ist wo erreichbar, wer fährt weg, wer bleibt nüchtern und so weiter.

(Heiterkeit)

Den Bereitschaftsdienst übernahm ein anderer Mitarbeiter, und zwar Herr Amrats Drümmer. Ich verließ das Haus um 14:00 Uhr, da ich am Nachmittag einen verschleppten Arzttermin nachzuholen hatte. Auf der Fahrt nach Hause hörte ich im Radio die Meldung, wonach aus dem Havaristen stündlich zirka 5 t Öl auslaufen sollten. Ich rief beim Bereitschaftsdienst zurück, bat diesen, in den Vorzimmern der Hausspitze meinen schriftlichen Bericht vom Vortag entsprechend zu ergänzen und die Angelegenheit zu verifizieren, um mich danach gleich wieder zu informieren.

Diese - wie wir später feststellten - Falschmeldung erreichte auch Staatssekretär Wegener, der daraufhin Kontakt mit dem Bereitschaftsdienst aufnahm und um Mitteilung weiterer Einzelheiten bat, die der Bereitschaftsdienst situationsbedingt nicht sofort parat hatte. Staatssekretär Wegener wies darüber hinaus den Bereitschaftsdienst an,

Kontakt mit der ELG und dem staatlichen Umweltamt in Schleswig aufzunehmen und ihm danach wieder zu berichten. In Schleswig meldete sich aber nur der Anrufbeantworter.

In einem Telefongespräch mit Herrn Gudat aus dem Auto kamen wir überein, die Krisenzentrale - also unser Lagezentrum - sofort scharf zumachen und mit dem Stabspersonal zu besetzen sowie die Angelegenheit noch einmal zu erörtern, worauf ich wieder nach Kiel fuhr.

Um 16:15 Uhr am 30. Oktober haben wir uns dann besprochen und trotz der Korrektur der Radiomeldung beschlossen, Kontakt mit Herrn Kesting aufzunehmen.

Am Freitag, dem 30. Oktober, 16:15 Uhr, haben wir zunächst einmal selbst die uns bis dahin bekannte Lage beurteilt. Wir waren zu folgender Einschätzung gekommen:

1. Tritt am Wochenende tatsächlich Öl aus dem Schiff aus, ist mit verölten Vögeln und verölten Seehunden zu rechnen. Die ersten Meldungen darüber in den Medien - vielleicht unterlegt mit entsprechenden Fernsehbildern - würden zu Reaktionen in der Bevölkerung führen, die mit Mitteln der Öffentlichkeitsarbeit zu erklären wären.
2. Die aufkommenden Emotionen in der Bevölkerung, insbesondere an der Westküste, würden verstärkt werden durch das inzwischen hier und da aufkommende Gerücht, wonach die Havarie hätte angeblich vermieden werden können.
3. Aufgrund der anhaltenden Westwinde würden möglicherweise Strände an verschiedenen Stellen verunreinigt, also eine einzige Schadensstelle würde es unter Umständen nicht geben. Der Kräfteinsatz auf den nicht so einfach zugänglichen Inseln würde mit einem erhöhten Koordinierungsaufwand verbunden sein.
4. Abwehrmaßnahmen, Öffentlichkeitsarbeit, polizeiliche Maßnahmen und zum

Beispiel Flugverbote für störende Medienvertreter und deren Durchsetzung würden einen nicht unerheblichen Abstimmungsprozeß zwischen mehreren Ressorts und anderen Stellen erforderlich machen.

5. Die Maßnahmen der Behörden würden von der Bevölkerung vor folgendem Hintergrund gesehen werden: Wie handeln die Verantwortlichen diese Ölmengen, wenn vor der Küste weitaus größere Schiffe und sogar große Rohöltanker kreuzen, die ebenfalls havarien könnten?

Meine Damen und Herren - das möchte ich hier ganz klar betonen -, das ist keine „postmortale Besserwisserei“, das war so unsere Lagebeurteilung am 30. Oktober um 16:15 Uhr!

Wir entschlossen uns deshalb, dem Umweltministerium vorzuschlagen, angesichts unserer Lagebeurteilung die Krisenzentrale gemeinsam mit dem Umweltministerium vorsorglich zu besetzen, um im Falle des Falles sofort reagieren zu können.

Das Telefongespräch führte Herr Gudat. Er bat Herrn Kesting zunächst um eine eigene Lageeinschätzung. Herr Kesting teilte mit, daß nicht einmal das Umweltministerium zur Zeit einen durchgehenden Bereitschaftsdienst angeordnet habe, es sei nur eine kleine Arbeitsgruppe gebildet worden. Im übrigen hätte die ELG in Cuxhaven seeseitige Maßnahmen zur Schadensbewältigung zu treffen. Soweit die Gefahr bestehe, daß Strände durch angeschwemmtes Öl verunreinigt werden, wäre eine solche Situation vom Umweltministerium mit eigenen Kräften, mit eigenen Dienststellen vor Ort und mit eigenen Mitteln zu beherrschen. Im übrigen beurteilte er die Situation auf See generell optimistischer als wir und wandte sich entschieden gegen den aus seiner Sicht nicht gerechtfertigten Vorschlag, gemeinsam in die Krisenzentrale zu ziehen.

Herr Gudat schlug dann vor, wenigstens den Landrat einzuschalten. Auch dies wies Herr Kesting zurück. Er verwies darauf, daß die Havarie eine Bundesangelegenheit sei und von der ELG - ein Vertreter des Umweltministeriums sei bereits in Cuxhaven oder gerade auf dem Weg dorthin - bearbeitet werden würde. Würde sich die oberste Katastrophenschutzbehörde oder der Landrat einmischen, bestünde die Gefahr, daß sich die ELG zurückzöge und das Land alle Kosten der Gefahrenbeseitigung allein zu tragen hätte. Bisher seien nur geringe Mengen unbestimmten Öls ausgelaufen. Herr Kesting fragte aber nach der Erreichbarkeit des AfK und teilte seine Handy-Nummer mit, über die er jederzeit erreichbar sei.

Den Einwendungen des zuständigen Abteilungsleiters im Umweltministerium folgten wir nur schweren Herzens. Wir haben dann die Krisenzentrale wieder heruntergefahren; es blieb aber bei der bereits am Vormittag von mir um 11:00 Uhr angeordneten erhöhten Ansprechbarkeit am Wochenende. Der Bereitschaftsdienst erhielt den Auftrag, engen Kontakt mit Cuxhaven und dem Umweltministerium zu halten.

Am Sonnabend, dem 31. Oktober, war ich mit einem Mitarbeiter auf Dienstreise in Lübeck, und zwar mit Herrn Speth. Wir haben uns laufend über die Lage informieren lassen und auf der Rückfahrt noch einmal Kontakt mit dem Bereitschaftsdienst des Kreises Nordfriesland aufgenommen und erneut nachdrücklich auf die nach wie vor bestehende Gefahrenlage durch Ölanlandungen größeren Ausmaßes und/oder weiteres Herandriften des Havaristen hingewiesen.

Der dortige Bereitschaftsdienstleistende war ziemlich ungehalten. Er teilte mir am Telefon mit, daß ihm der Landrat alle Vollmachten für Sofortmaßnahmen erteilt habe und alle Verantwortlichen der Kreisverwaltung jederzeit erreichbar und die Ölwehren der Feuerwehren - vor allem auf den Inseln - jederzeit einsetzbar seien. Man stünde Gewähr bei Fuß - so wörtlich.

Im übrigen hatten wir uns zeitgleich um eine Darstellung der Gesamtlage in den vom Starkregen betroffenen Kreisen Nordfriesland, Steinburg und Dithmarschen bemüht, was uns leider nicht gelungen ist. - Das nur als Hinweis zu unser ständigen, quasi berufsmäßigen Vorsicht.

Die Ereignisse am Wochenende und in den darauffolgenden Tagen haben wir immer - wie Sie auch aus dem Einsatztagebuch ersehen - kritisch begleitet. Im übrigen war mein Vertreter am Dienstag und Mittwoch, 3. und 4. November, selbst in Cuxhaven beim Wasser- und Schiffsamt im Zusammenhang mit seiner Arbeitsgruppe „Gefahrenabwehrmanagement in Küstengewässern“, ohne daß er alarmierende Meldungen mit nach Kiel zurückgebracht hätte.

Am Freitag, dem 6. November, übernahm ein anderer Mitarbeiter, und zwar Herr Diplomingenieur Nissen, den Bereitschaftsdienst. Er wurde angesichts der Lage durch einen weiteren erfahrenen Mitarbeiter, der die Schneekatastrophe 1978/79 noch persönlich miterlebt hatte, dabei unterstützt. Außerdem übernahm mein Vertreter, Herr Brüggemann, einen zusätzlichen Hintergrunddienst, weil ich selbst an diesem Wochenende auf Dienstreise nach Trier wollte, um dort an diesem Wochenende eine Kernkraftwerksunfallübung zu beobachten.

Das kommende Wochenende, 7. und 8. November, und die beabsichtigte Dienstreise, mit der Herr Gudat lagebedingt nicht so ohne weiteres einverstanden war, nahm letzterer zum Anlaß, vorsorglich noch einmal Kontakt mit dem Umweltministerium aufzunehmen. Die Lage auf See war schließlich unverändert, genauer noch, sie hatte sich weiter verschärft, da der Havarist festsaß.

Zu diesem Zeitpunkt betrachteten wir im Innenministerium die Abbergeversuche als endgültig gescheitert. Im übrigen erhielt mein Vertreter später am Freitag, am 6. November also, um 16:15 Uhr, eine vertrauliche oder - wenn Sie so wollen - persönliche Information eines Mitarbeiters der

Wasser- und Schifffahrtsverwaltung, der die Abbergeversuche als gleich null einschätzte, und der uns mitteilte, daß ein Riß im Rumpf vermutet werde, was zur Zeit durch die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung durch Überflug überprüft werde.

Herr Gudat wiederholte in meinem Beisein am Wochenende, also am 6. November vormittags, noch einmal nachdrücklich das Angebot der gemeinsamen Besetzung der Krisenzentrale unter Hinweis auf eine mögliche „besondere Lage“ und die daraus resultierenden Maßnahmen, um im Falle einer Zuspitzung der Situation gemeinsam sofort reagieren zu können - was wiederum mit den gleichen Argumenten wie vom vorhergegangenen Freitag zurückgewiesen wurde.

Vor meiner Abfahrt nach Trier bat Minister Dr. Wienholtz um 11:00 Uhr um einen Lagebericht. Ich schilderte ihm das, was wir zu diesem Zeitpunkt wußten und daß Herr Kesting unser Angebot erneut abgelehnt hatte. Minister Dr. Wienholtz bat, ihn über jede Verschärfung der Lage sofort zu informieren. Er sei auch am Wochenende jederzeit erreichbar.

Selbst auf der Fahrt nach und von Trier zurück an diesem Wochenende habe ich mich ständig über die Lage informieren lassen. Sichergestellt war jedenfalls, daß mein Vertreter und die Mitarbeiter des Amtes für Katastrophenschutz mit unseren Verbindungsleuten und mit einer Verstärkung durch die Leitung der Kommunalabteilung jederzeit die Krisenzentrale besetzen und handeln konnten. Dazu hätten wir maximal 45 Minuten benötigt.

Aufgrund der Lageentwicklung auf See bat dann auch Herr Kesting am Sonnabend, 7. November um 8:00 Uhr, den Bereitschaftsdienst um eine erhöhte Ansprechbarkeit, um gegebenenfalls die Krisenzentrale sofort nutzen zu können.

Die Ereignisse vom Wochenende 7./8. November vor Ort sind Ihnen bekannt. Wir im AfK konnten die Geschehnissen bis

dahin nach alledem nur aus der Distanz mitkoppeln, weil vor diesem Wochenende die tatsächliche Gefahren- und Schadenslage ein Eingreifen nach dem LKatSG, ein stärkeres Hinwirken auf die Feststellung einer „besonderen Lage“ und die nicht strittige Zuständigkeit des Fachressorts als Partnervertreter zur ELG nach dem Organisationserlaß der Ministerpräsidentin vom 19. Juli 1994 dies nicht zuließ.

Aufgrund der doch eher beunruhigenden Meldungen über die Geschehnisse auf den Inseln rief ich am Montag, dem 9. November, gleich nach Dienstbeginn, Landrat Dr. Bastian an und bat ihn um eine Lageeinschätzung. Er beschwerte sich über einen unkoordinierten Helfereinsatz und über mit Sand-Öl-Gemisch gefüllte Container, die nicht zeitgerecht abgeholt und ausgewechselt werden würden. Er verlangte ziemlich ungehalten - so wörtliche -, „daß die Ministerpräsidentin endlich die Zügel in die Hand nimmt und die Aktionen koordiniert“.

Über dieses Gespräch informierte ich sofort den Abteilungsleiter. Wir waren nun der Auffassung, daß eine „besondere Lage“ im Sinne des Ihnen bekannten Kabinettsbeschlusses von 1987 vorlag. Herr Gudat nahm erneut Kontakt mit dem Umweltministerium auf. Die Einberufung des interministeriellen Leitungsstabes wurde abgelehnt. Man habe die Sache im Griff. Herr Gudat nahm daraufhin telefonischen Kontakt mit Minister Dr. Wienholtz auf, da Staatssekretär Wegener auf Dienstreise war. Wir verabredeten uns zu einem Gespräch, in dem dann beschlossen wurde, Herrn Minister Steenblock die bisher mündlichen Angebote schriftlich zu unterbreiten und die Staatskanzlei nachrichtlich zu beteiligen. Ein entsprechendes Schreiben hatten wir vorbereitet und dann mit in die Besprechung genommen. Dr. Wienholtz hat das noch ergänzt - das ist ja auch hier mit Ihnen erörtert worden.

Den Entwurf dieses Schreibens habe ich Staatssekretär Wegener nach dessen Rückkehr sofort vorgelegt. Aufgrund der nach wie

vor ablehnenden Haltung des Umweltministeriums verhandelte Herr Staatssekretär Wegener dann einen Kompromiß. Er wies mich an, mich mit meinen Verbindungsleuten von der Bundeswehr, der Feuerwehr und dem Technischem Hilfswerk am Dienstag, dem 10. November, in den Arbeitsstab des Umweltministeriums zu begeben.

Noch kurz zurück zum 9. November abends: Noch am Abend des 9. November, nach den Spätnachrichten im „ZDF“, rief mich Minister Dr. Wienholtz zu Hause an. Er war äußerst ungehalten über das Bild, was sich jedenfalls nach den Fernsehberichten auf den Inseln bot. Wir besprachen die Rechtslage. Er erwartete von uns, daß wir am nächsten Tag im Umweltministerium für geregelte Abläufe und eine bessere Öffentlichkeitsarbeit sorgen. Wir waren nunmehr gemeinsam der Auffassung, daß die Angelegenheit so straff abzuarbeiten ist, als wäre der KatS-Fall festgestellt, ohne daß dieser formalrechtlich vorlag.

Jetzt wieder zurück zum 10. November vormittags: Anwesend im Arbeitsstab des Umweltministeriums am 10. November war auch je ein Vertreter des MLR und der Staatskanzlei. Herr Kesting gab eine Lagedarstellung der bisherigen Ereignisse und war der Auffassung, daß man die Sache im Griff habe.

Wir haben dann keineswegs - wie Herr Kesting hier vortrug - den angeblichen Streit zwischen dem Umweltministerium und dem Innenministerium in den Arbeitsstab getragen. Ich habe lediglich festgestellt, daß die Lage nach unserer Auffassung einer professionellen Substitution bedürfe, was wir mit unseren Mitteln in der Krisenzentrale besser leisten könnten als hier im Sitzungszimmer des Umweltministeriums mit einem Telefon.

In die Sitzung platzte dann die Entscheidung des Kabinetts, wonach der interministerielle Leitungsstab einberufen und in der Krisenzentrale der Landesregierung am 11. November seine Arbeit aufnehmen sollte.

Am Abend des 10. November habe ich mich mit meinem Vertreter zusammengesetzt und besprochen, wie wir die Sache am besten händeln. Wir haben uns dahin gehend verabredet, den Fachleuten des Umweltministeriums den größtmöglichen Freiraum auch bei der Lagedarstellung einzuräumen. Im übrigen waren wir auch gar nicht in der Lage, mit unseren Mitteln ein zusammenhängendes homogenes Lagebild zu erstellen, weil der Weg „ELG - Umweltministerium und Behörden vor Ort - Umweltministerium“ hierzu erforderlich war und unser eingeübter Informationsstrang über den Landrat - also auf der KatS-Schiene - nicht aktiviert war. Um auch nicht den Eindruck zu erwecken, daß das Innenministerium quasi die Gesamtleitung übernimmt, haben wir unsere erste Meldung als interministerieller Leitungsstab vom 11. November, 9:30 Uhr, auch nicht unterschrieben. Auch die danach folgenden Lageberichte sind weder von mir noch von meinen Vertreter, der überwiegend die redaktionelle Zusammenstellung leitete, unterschrieben worden. Außerdem waren wir bemüht, Verletzungen zu vermeiden, und hatten zu beachten, daß die Fachverantwortung beim Umweltministerium bleiben mußte.

Am Morgen des 11. November hatten Herr Gudat und ich noch einmal eine Rücksprache bei Minister Dr. Wienholtz. Er erwartete von uns eine straffe Stabsarbeit in der Krisenzentrale, eine optimale Unterstützung des Umweltministeriums mit der Aufforderung, möglichst auch aus unserer Sicht alles zu veranlassen, damit das Feuer auf dem Wrack endlich ausgeht, und eine Unterstützung bei einer koordinierten, vorausschauenden Öffentlichkeitsarbeit. Die Lageberichte - eine Mischung zwischen Lagebericht und Besprechungsprotokoll; in diesem Fall der optimale Weg - liegen Ihnen vor. Aus denen ergibt sich der weitere Verlauf der Dinge. Der Landrat wurde angewiesen, die Lageberichte an die örtlichen Ordnungsbehörden der betroffenen Bereiche weiterzuleiten, so daß diese eingebunden waren.

Am 12. November hatte im übrigen das Bundesinnenministerium mit uns Kontakt aufgenommen und um die Lageberichte gebeten. Am 13. November haben wir Bürgertelefone besetzt und vorsorglich Kontakt mit Dänemark aufgenommen, dänische Vertreter zu den Lagebesprechungen eingeladen und in Absprache mit unserem Ansprechpartner in Apenrade, dem dortigen Polizeipräsidenten, die täglichen Lageberichte mit den Driftvorhersagen nach Dänemark faxen lassen.

Am selben Tage - also am 13. November - habe ich persönlich noch einmal Kontakt mit Landrat Dr. Bastian aufgenommen und um dessen erneute Lageeinschätzung gebeten. Er teilte mir mit, daß sich die Strandbereinigung nunmehr eingespielt und er sich daher noch zurückgehalten habe. Ich empfahl dem Landrat, im Falle des Auseinanderbrechens des Schiffes und anlandiger Winde mit weit mehr Ölanlandungen als bisher für den Kreis Nordfriesland den Katastrophenfall festzustellen. Wir waren der Auffassung, daß in einer solchen Situation aus psychologischen Gründen gegenüber den Helfern und im übrigen auch gegenüber der bundesweit beobachtenden Presse mit dem Begriff der „besonderen Lage“ dann nicht mehr hätte gearbeitet werden können und vor allem der Landrat mit seinem Stab hätte eingebunden werden müssen. Der Begriff der „besonderen Lage“ wurde in der Presse ohnehin ein wenig bespöttelt.

Im übrigen waren wir der Auffassung, daß sich dadurch an der Kostentragungspflicht der ELG ohne weiteres nichts geändert hätte, denn die Feststellung des Katastrophenfalls wäre eine - aus unserer Sicht - ordnungsrechtliche Maßnahme des betroffenen Landes gewesen, von der die Kostenaufteilung nach der Ländervereinbarung generell unberührt geblieben wäre. Außerdem hätten wir in einem solchen Fall weiterhin als interministerieller Leitungsstab mitgeführt und das Umweltministerium hätte weiterhin mit der ELG Verbindung gehalten und die seeseitige Lage abgearbeitet.

Nach der Antwort von Dr. Bastian, daß er in keinem Fall den Katastrophenfall feststellen würde, wurde vereinbart, daß er dann wenigstens mit der Leitung des Innenministeriums Kontakt aufnimmt und sich bespricht. Auf jeden Fall war es nicht so - und zwar zu keinem Zeitpunkt -, daß wir - wie Herr Dr. Bastian hier feststellte - den Kreis bei unveränderter Lage in den Katastrophenschutz drängen wollten. Wären 400 bis 500 t Öl oder mehr auf einen Schlag frei geworden und wäre das Öl in das Wattenmeer gedriftet - gar noch in das Schlickwatt -, hätte es aus unserer Sicht zur Feststellung des Katastrophenfalls mit der eben vorgestellten Begründung keine andere Alternative gegeben.

Lagebedingt konnte der interministerielle Leitungsstab am 24. November 1998 seine kontinuierliche Arbeit nach zwei Wochen beenden. Er tagte noch einmal am 27. und am 30. November - jeweils um 11 Uhr - mit einer großen Lagebesprechung. Er tagte also insgesamt an 16 Tagen. Zwischen den Tagen haben sich sowohl Minister Dr. Wienholtz als auch Staatssekretär Wegener laufend über die Entwicklung berichten lassen und die Krisenzentrale zeitweise persönlich aufgesucht.

Bis zum 11. Dezember haben wir dann die vom MUNF allein gefertigten Lageberichte auf dem festgelegten Weg an den festgelegten Verteiler weitergeleitet. Hierbei handelte es sich aber - entgegen den Überschriften - um eigenständige Lageberichte in der alleinigen Verantwortung des MUNF.

Das war meine zusammenfassende Darstellung.

Vorsitzender: Vielen Dank! Wir haben damit die Zeit ja exakt eingehalten. Sie haben etwas langsamer gesprochen und sind damit auf 24 Minuten gekommen. Das liegt ja alles schön im Rahmen, Herr Preugschat; herzlichen Dank.

Ich eröffne dann die Fragerunde. Herr Maurus!

Stellv. Vorsitzender: Herr Preugschat, Sie haben schon eine ganze Menge beantwortet, so daß man eigentlich gar nicht mehr allzu viele Fragen stellen muß.

Ich nehme noch einmal auf Ihren Vermerk vom 30. Oktober 1998 Bezug. Darin stellen Sie noch einmal dar, daß Sie am 26.10. über die Gefahrenlage „Pallas“ informiert worden sind und am 27.10. die Rettungsleitstelle des Kreises Nordfriesland über eine unter Umständen kritisch werdende Gefahrenlage für die Küste und das Wattenmeer unterrichten.

Woraus schlossen Sie denn, daß diese Gefahrenlage so kritisch war? Hat das Umweltministerium diese Einschätzung damals noch nicht geteilt - und weshalb nicht?

Preugschat: Wir haben erstmalig durch meinen Vertreter am 29. Oktober Kontakt mit dem Umweltministerium aufgenommen. Wir hatten vorher auch keine Veranlassung, mit dem Umweltministerium Kontakt aufzunehmen. Es war ja schließlich so - sie hatten draußen schweres Wetter, und da driftete ein Schiff, brennend, mit Öl an Bord vor der schleswig-holsteinischen Küste.

Aus diesem Grunde haben wir das getan, was wir in solchen Situationen immer tun, nämlich die zuständige untere Katastrophenschutzbehörde alarmiert.

Stellv. Vorsitzender: Das heißt mit anderen Worten: Die Gefahrenlage war offensichtlich für jedermann ohne Probleme erkennbar?

Preugschat: Das würde ich so sagen. Jedenfalls aus unserer Sicht war es eine permanente, nicht zu unterschätzende Gefahr.

Stellv. Vorsitzender: Ich spreche das aus folgendem Grund an. Es gibt ja dieses Denger-Abkommen, in dem es unter anderem auch heißt, daß dann in den Einsatzzonen sofort gemeinsames Handeln geboten ist.

Ich darf diesen Vermerk von IV AfK AL vom 30. Oktober 1998, aus dem der Sachverhalt auch noch einmal hervorgeht, hier als Beweismittel einführen, ebenso die

„Grundsätze für die Zusammenarbeit der Ministerien im Krisenfall und in besonderen Lagen“ - falls wir das noch nicht gemacht haben -, ebenso - ergänzend zu den Ausführungen von Herrn Preugschat - den Vermerk IV AfK-24 -, Kiel, den 2. November 1998; dort wird noch einmal die Passage deutlich:

„Herr Kesting mahnte davor, sich in diese Sache einzumischen. IM bzw. der Katastrophenschutz bzw. die örtlichen Ordnungsbehörden sollten sich da heraushalten, ...“.

Es ist dann noch ein handschriftlicher Vermerk darauf: „Der Kreis Nordfriesland und die Ölwehren hätten auf Knopfdruck reagieren können.“

Weiter steht dort handschriftlich:

„Der Sachverhalt muß besprochen und Konsequenzen ggfs. gezogen werden, insbesondere hinsichtlich Verhältnis Fachministerium zu AfK beziehungsweise untere Katastrophenschutzbehörde.“

Können Sie uns sagen, von wem dieser Vermerk dort gefertigt worden ist, dieser handschriftliche Zusatz?

Preugschat: Das scheint - - im Original ist es in Rot, also war es unser Staatssekretär.

Stellv. Vorsitzender: Aha, gut! Das war dann am 2. November.

Ich gehe noch ein Stück weiter. Dann kommt die Kontaktaufnahme - telefonisch, mit der Bitte um eine Lageeinschätzung - mit dem Landrat des Kreises Nordfriesland, ein Vermerk, den ich ebenfalls als Beweismittel einführe, ebenso den Vermerk vom 9. November. Darin stellen Sie noch einmal dar:

„Die Gefahrenlage wurde heute morgen mit IV 3 und IV 33 zum wiederholten Male erörtert. Nach unserer Auffassung ist für den Kreis Nordfriesland zwar nicht der Katastrophenschutz-

schutzfall gegeben. Wegen der Notwendigkeit, Maßnahmen mehrerer Bundes- und Landesbehörden zu koordinieren, liegt zwar keine Katastrophe vor, jedoch eine besondere Lage. Der interministerielle Leitungsstab der Landesregierung sollte vom MUNF einberufen werden.“

Dann kommt also die erneute Kontaktaufnahme mit Herrn Kesting, und dazu heißt es:

„Dieser lehnte die Feststellung einer ‘besonderen Lage’, die den Zusammentritt des interministeriellen Leitungsstabes erforderlich macht, vehement ab.“

Auch dies bitte als Beweismittel dazu, ebenso den Vermerk von Herrn Behrens vom 10.11.1998, „Lage- und Orientierungsbesprechung zur Havarie des Frachtschiffes ‘Pallas’ am 10.11.1998, 11:00 Uhr“. Dort ist festgehalten:

„Herr Preugschat teilt mit, daß das Innenministerium höchste Bedenken bezüglich der bisherigen Beschwichtigungen und dem bisherigen Vorgehen hat. Der Landrat des Kreises Nordfriesland hat ein Hilfeersuchen beim Innenministerium gestellt - er wüßte nicht, was er von dem bisherigen Vorgehen halten sollte. Herr Preugschat schlägt die Einberufung des interministeriellen Leitungsstabes unter Leitung eines Vertreters des Umweltministeriums vor. Man solle sich auf den schlimmsten Fall einstellen und bietet die hierzu beim Innenministerium existierenden Instrumentarien an. Herr Kesting vertritt die Meinung, daß die Angelegenheit genauso professionell vom MUNF aus geleitet werden kann. Es handelt sich nicht um ein Kommunikationsproblem. Eine Änderung stört gerade eingefahrene Strukturen und ist in der derzeitigen Lage auch sachlich nicht erforderlich. Des weiteren wird die fachliche Unterstützung gebraucht, die nur hier zur Verfügung steht. Es

handle sich nicht um ein Führungsproblem, sondern um den Einsatz der Kräfte vor Ort. Diese werden aber dezentral geführt und verfügen über ausreichende Erfahrung.“

So steht es in dem Vermerk mit dem Aktenzeichen X 441, den wir ebenfalls als Beweismittel einführen möchten.

Dann kommt das Schreiben des Innenministers, das daraufhin an Herrn Steenblock ergeht, mit den Weisungen, Kontakt zur Bundeswehr aufzunehmen, das Sie hier auch angeführt haben. Das haben wir hier bereits, wie ich meine, eingeführt.

Wir wollen zusätzlich noch den Vermerk IV AfK AL vom 13. November 1998 einführen - darin geht es noch einmal um einen Kontakt mit dem Kreis Nordfriesland - und einen weiteren Vermerk vom 3. Dezember 1998. Das brauche ich wohl nicht vorzulesen.

Ich habe dann noch eine Frage zu dem Informationsstrang, den Sie angesprochen haben. Sie haben ja vor allen Dingen auch deutlich gemacht, daß Ihr Haus Erfahrungen gerade in der Kooperation mit den anderen Partnern hat, die in Katastrophenschutzfällen ebenfalls beteiligt sind. Können Sie uns sagen, wie der Informationsstrang bis zu diesem Zeitpunkt ausgesehen hat?

Preugschat: Bis zu welchem Zeitpunkt genau, meinen Sie?

Stellv. Vorsitzender: Bis zu dem Zeitpunkt, als dann der interministerielle Leitungsstab seinen Informationsstrang einführte.

Preugschat: Direkter Kontakt mit dem Umweltministerium, Kontakt mit dem Vertreter des Umweltministeriums in der ELG und Kontakt mit dem Zentralen Meldekopf direkt, teilweise jeweils über das Lagezentrum der Landespolizei, und direkter Kontakt mit dem Lagezentrum der Landespolizei.

Stellv. Vorsitzender: Wie war denn der nachgeordnete Bereich beteiligt?

Preugschat: Wir haben mehrfach mit dem Kreis Nordfriesland gesprochen, dort mit dem Katastrophenschutzsachbearbeiter; deshalb ja auch die etwas ungehaltene Reaktion des Bereitschaftsdienstes auf meiner Fahrt von Lübeck zurück, weil natürlich auch der Bereitschaftsdienst mehrfach mit dem Kreis gesprochen hatte und gefragt hat: Ist dort alles soweit vorbereitet, daß im Falle eines Falles reagiert werden kann? Das ist immer wieder bestätigt worden.

Wir hatten also keinen Grund, insoweit besorgt zu sein, was den Kreis Nordfriesland anging - nach seinen eigenen Äußerungen jedenfalls.

Stellv. Vorsitzender: Verfügen Sie über Erkenntnisse, wie das Umweltministerium den nachgeordneten Bereich informiert hat?

Preugschat: Dazu habe ich keine eigenen Wahrnehmungen.

Stellv. Vorsitzender: Vielen Dank! - Dann kommt die nächste Frage, die sich mir noch aufgrund eines Aktenvermerks stellt, den wir in Ihren Unterlagen gefunden haben, und zwar wieder von IV 332 - wenn ich mich nicht irre -, unterschrieben von Herrn Wenzel, Kiel, 4.12.1998, ein Vermerk vor, in dem es heißt:

„An Amtsleiter IV AfK

Betr.: ‘Pallas’

Das beigegefügte Schreiben über eine Frage in der nächsten Fragestunde des Landtages am 19.12.1998 um 10:00 Uhr übersende ich zur Kenntnis.

IV M selbst benötigt Unterlagen (möglichst schon vorhandene) über

- Unterstützung des Fachressorts durch das Innenministerium (interministerieller Leitungsstab usw.)

- „Ergebnisse (gegebenenfalls vorläufige) über IMAG ‘Unfallmanagement Küstengewässer’.

Bitte bis 07.12.1998 ...“.

Es ging dabei um die Frage der Abg. Dr. Happach-Kasan: „Welches Notfallkonzept hatte die Landesregierung, um in Unglücksfällen wie der Havarie des Frachters ‘Pallas’ Gefährdungen für Mensch und Natur abwenden zu können?“

Es war dann noch vermerkt worden: „Sollen wir die Federführung für IM bei Staatskanzlei reklamieren?“ Dann ist zum Ausdruck gebracht worden, daß die Federführung nicht reklamiert werden sollte.

Dann kam der Text der Beantwortung, und es gibt dann noch ein weiteres Schreiben; da haben Sie den Redeentwurf für X M zur Durchsicht bekommen; es war gebeten worden, daß Sie Ergänzungs- und Änderungswünsche mitteilen mögen. Es hat dann jemand handschriftlich darunter geschrieben: „Ich glaube nicht, daß man damit so vor den Landtag treten darf. Habe mich deshalb selbst noch einmal hineingewagt. Die Kritik, die darin steckt, sollte als Selbstkritik dargestellt werden.“

Können Sie uns das einmal etwas genauer erläutern?

Preugschat: Ist das mein eigener Vermerk? Dann müßte ich das sehen, ob ich das geschrieben habe.

Stellv. Vorsitzender: Das will ich Ihnen gern zeigen.

(Der stellv. Vorsitzende übergibt der Auskunftsperson Preugschat den zitierten Vermerk zur Einsicht)

Preugschat: Ja, das habe ich geschrieben; das stimmt. - Wenn ich mich richtig erinnere, ist die „Pallas“-Geschichte im Landtag erörtert worden. Ich war auch anschließend dort. Minister Steenblock sollte zu den Notfallkonzepten und zur „Pallas“ Stellung nehmen. Daraufhin wurde uns der Redeentwurf des MUNF übersandt - über die Koordinierungsstelle Staatssekretär -; das hat man mir dann gegeben, und ich habe dann das ge-

dacht und auch gesagt und kurz niedergeschrieben, daß das so nicht ginge und daß man das ein bißchen anders machen müsse. Es kann ja nicht der Eindruck entstehen, wir wären auf Gefahrenlagen dieser Art generell überhaupt nicht vorbereitet. Ich habe dann, wenn ich mich richtig erinnere, auch die Rede des Ministers, des Umweltministers, aus meiner Sicht noch einmal überarbeitet. Das ist über die Koordinierungsstelle wieder abgegeben worden und dann auch nur zum Teil tatsächlich verwertet worden.

Stellv. Vorsitzender: Herr Preugschat, ich werde noch einmal ein bißchen genauer nachfragen. Dieses Notfallkonzept drückt mich eigentlich seit dieser Fragestunde.

Ganz konkret: Gibt es für solche Havariefälle, gibt es für Havariefälle, gibt es für Gefahrenlagen, die zur Meeresverschmutzung und auch zur Verschmutzung der Küsten führen, ein Notfallkonzept im Fachressort?

Preugschat: Ich kenne ein Notfallkonzept des zuständigen Fachressorts nicht. Ich kenne lediglich den allgemeinen Katastrophenschutzplan des Umweltministeriums.

Ich würde bei dieser Gelegenheit aber gern zu der Frage, welche Notfallkonzepte überhaupt vorliegen, insgesamt eine ganz kurze Stellungnahme abgeben.

Vorsitzender: Ja, bitte.

Preugschat: Die Beantwortung der Frage, welche Notfallkonzepte wir haben, möchte ich mit einer kurzen Erläuterung beginnen.

Die in den unterschiedlichen Disziplinen Hauptverantwortlichen auf Landesebene sind die Ministerien mit ihren jeweils nachgeordneten Dienststellen. Einzelheiten ergeben sich aus der Geschäftsverteilung und dem Organisationserlaß der Ministerpräsidentin vom 19. Juli 1994, ergänzt im übrigen durch einen besonderen Erlaß der Staatskanzlei zu der Frage, welche Ressorts bei unterschiedlichen nuklearspezifischen Gefahrenlagen jeweils oberste Landesbehörde sind.

Der eigene nachgeordnete Bereich des Innenministeriums ist - abgesehen von der Polizei - die Kataster- und Vermessungsverwaltung, die selbst nicht für Gefahren in dem hier zu erörternden Sinne zuständig ist. Das Innenministerium ist oberste Landesordnungsbehörde für die öffentliche Sicherheit im Rahmen des ersten Zugriffs - wenn Sie so wollen: Polizeiministerium - und als oberste KatS-Behörde Fachaufsichtsbehörde gegenüber den unteren KatS-Behörden nach KatSG mit Selbsteintrittsrecht nach § 16 Landesverwaltungsgesetz.

Für die Gefahrenabwehr in den unterschiedlichen Fachsparten sind - das möchte ich hier besonders betonen - die jeweiligen Fachressorts obere Fachaufsichtsbehörde und somit auch zuständig. Somit sind wir außerhalb des Polizeibereichs zuständig für die Gefahrenabwehr auf dem speziellen Gebiet des Katastrophenschutzes, und zwar allein im Hinblick auf eine andere Führung. Nach § 40 LKatSG bleiben im Fall der Auslösung des KatS-Alarms und Feststellung des Katastrophenfalles unberührt: das Landeswassergesetz, das Brandschutzgesetz und das Rettungsdienstgesetz. Die verschiedenen Rechtsvorschriften gelten grundsätzlich nebeneinander und verdrängen sich gegenseitig nicht.

Daraus folgt für uns, daß das Innenministeriums über die Vorgaben des § 6 LKatSG hinaus keine fachspezifischen eigenständigen Notfallpläne vorhalten kann und muß. Das heißt aber nicht, daß wir nicht auf bestimmten übergreifenden Gebieten der Gefahrenabwehr tätig geworden sind.

Jetzt zu der Frage: Wir selbst haben einen Katastrophenschutzplan, der Ihnen vorliegt, im wesentlichen mit den wichtigsten Erläuterungen zur Rechtslage, einem Anschriftenverzeichnis und Handreichungen für erste Maßnahmen in bestimmten Gefahrenlagen. Wir sind Generalisten, keine Spezialisten; letztere sitzen in den Fachressorts. Wir können aber führen und beherrschen den Füh-

rungsvorgang, der allerdings immer wieder geübt werden muß.

Die Alarmunterlagen anderer Stellen umfassen bei uns insgesamt 55 Leitordner. Der Ordner 42 mit „Sonstigen Einzelregelungen“ umfaßt allein 20 Richtlinien und Handreichungen. Unsere Sorge gilt dem Änderungsdienst durch die zuständigen Stellen, der in ruhigen Zeiten nicht überall die Priorität genießt, die ihm eigentlich gebührt.

Jetzt noch einmal ganz konkret zu der Frage „Pallas“ - liegt für derartige Gefahrenlagen ein Notfallkonzept vor? Meine Antwort: Nein!

Vorsitzender: Ja! - Herr von Hielmcrone!

Preugschat: Ich wüßte jedenfalls von keinem solchen Notfallkonzept.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Ist Herr Maurus schon fertig?

Vorsitzender: Ja!

Abg. Dr. von Hielmcrone: Meine Frage schließt direkt an Ihre letzte Frage an. Müßte denn eigentlich beim Land ein solches Notfallkonzept vorliegen, wenn es sich um Havarien auf hoher See handelt, oder ist das nicht Aufgabe des Bundes?

Preugschat: Ja, das ein großes Problem, das uns seit vielen Jahren auf dem Magen liegt.

Zunächst einmal: Wenn Sie ein Schiffsglück auf See haben, ist das sicherlich eine Angelegenheit des Bundes, und wenn Sie Tote und Schwerverletzte anlanden, möglicherweise vom Bund veranlaßt, durch Hubschrauber hierher nach Schleswig-Holstein an mehreren Flugplätzen, dann haben wir sofort eine Situation, in der wir natürlich involviert sind. Insofern sind sowohl Bund als auch Land in irgendeiner Form bei seeseitigen Unglücken immer mit im Spiel. Man kann nicht sagen, das sei allein eine Angelegenheit des Bundes.

Deshalb, weil uns dieses Problem auf dem Magen liegt, haben wir eine Arbeitsgruppe „Unfallmanagement in Küstengewässern“ ins Leben gerufen - durch Dr. Wienholtz; das war schon vor der „Pallas“ -, und diese Arbeitsgruppe befaßt sich mit der Gefahrenabwehr auf See, mit Fragen einer einheitlichen Führung, mit Fragen des Abarbeitens des Szenarios und ist jetzt ergänzt worden um das Problem „Ölunfälle auf See“. Dieses Papier soll dann beim Bund mit eingeführt werden. Dort ist ja auch bereits eine Arbeitsgruppe gebildet worden.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Aber die reine Bergung von Havaristen, von in Seenot geratenen Schiffen - nicht jetzt die Anlandung von Öl oder von Menschen, was weiß ich -, das ist eine Sache des Bundes?

Preugschat: Das ist zunächst einmal eine Sache des Bundes nach den entsprechenden Vorschriften des Seeaufgabengesetzes und des Bundeswasserstraßengesetzes.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Sie haben sehr ausführlich, lebendig und eingehend den tiefgreifenden Streit geschildert, den es offenbar zwischen Ihnen - beziehungsweise Ihrem Amt - und dem MUNF gegeben hat. Nun frage ich Sie: Bei einem früheren Ausrufen der „besonderen Lage“ oder der „Katastrophe“ - hätte sich im Sachablauf etwas geändert? Wäre die „Pallas“ dann nicht gestrandet, und wäre es dann unter Umständen nicht zur Anlandung von Öl gekommen?

Preugschat: Zunächst einmal, Herr Abgeordneter, bestreite ich einfach, daß ein Streit vorlag. Wir haben eine bestimmte Situation unterschiedlich bewertet, nicht mehr und nicht weniger.

Wenn wir früher eingegriffen hätten - beispielsweise schon am 30. -, hätten wir das, was auf See geschehen ist, wohl nicht ändern können. Ich weiß ja nicht - wenn wir nun beim Bund insistiert hätten, in Cuxhaven, ob dabei am Ende etwas anderes herausgekommen wäre. Aber ich glaube es nicht. Ich

glaube, daß wir die seeseitige Situation nicht hätten verbessern können.

Außerdem kann ich dazu auch nur wenig sagen. Ich habe nur einen Motorbootführerschein und habe nur zur Kenntnis genommen, daß viele Leute versucht haben, teilweise sogar unter Einsatz ihres Lebens, die Geschichte in den Griff zu kriegen. Ich glaube nicht, daß wir dort einen wesentlichen Beitrag hätten leisten können.

Die Sache war für uns gelaufen. Wir sahen eher die Situation auf den Inseln.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Dann meine konkrete weitere Frage zu der Situation auf den Inseln: Ist dort nach Ihrer Meinung etwas unterblieben, was hätte gemacht werden müssen?

Preugschat: Nun ja, das ist aus der Entfernung schwer zu beurteilen.

Zunächst einmal: Bis zu diesem denkwürdigen Wochenende ist aus unserer Sicht, meine ich, nichts zu veranlassen gewesen. Man uns gesagt: Wir stehen Gewehr bei Fuß; das sind 500 t, davon fließt ein bißchen was aus, das kriegen wir schon in den Griff! Wir hatten auch keine Veranlassung, daran zu zweifeln.

Wir waren natürlich selber über das erstaunt, was dann zunächst einmal am Wochenende über die Medien bei uns zu Hause angekommen ist. Im nachhinein muß man natürlich sagen, daß das vom Ausmaß her vor Ort hätte gehändelt werden müssen. Wenn das bei den Kreisordnungsbehörden in Zusammenarbeit mit den verantwortlichen Dienststellen des Umweltministeriums und des ALR, dessen Mitarbeitern, nicht klappt, hätte auch der Landrat eingreifen können, denn er ist schließlich Kreisordnungsbehörde.

Aber dazu sollten Sie ihn besser selbst fragen, weshalb er das nicht gemacht hat.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Herr Landrat Dr. Bastian hat uns hier vor dem Ausschuß erklärt, Sie hätten ihn beziehungsweise seine Mitarbeiter bedrängt, seinerseits - also sei-

tens des Kreises Nordfriesland - die Katastrophe auszurufen, damit nun endlich Sie diejenigen wären, die im Lande dafür zuständig seien und handeln könnten. Ist das richtig?

Preugschat: Herr Abgeordneter, wie ich schon in meiner Zusammenfassung dargelegt habe, ist das zu keinem Zeitpunkt der Fall gewesen. Ich kann doch nur unterhalb der Katastrophe die zuständigen Behörden vor Ort erinnern, daß da eine Gefahr besteht, der begegnet werden muß. Dann vergewissere ich mich, daß man das im Griff hat, und dann ist die Sache an und für sich für mich insoweit abgehakt.

Wir können uns auch regelmäßig auf die unteren Katastrophenschutzbehörden verlassen, wenn wir auch hier und da einigen Nachholbedarf haben. Gerade beim Kreis Nordfriesland, der sehr beübt und geübt ist - allerdings in Sachen Hochwasser und Sturmflut -, hatten wir eigentlich keine Befürchtungen, daß da etwas aus dem Ruder laufen könnte. Um so mehr waren wir über die Ereignisse und über die Abläufe auf den Inseln erstaunt.

Aber zu keinem Zeitpunkt habe ich gesagt: Das machen wir mit den Mitteln des Katastrophenschutzes. Ich habe vielmehr daran erinnert - im nachhinein müssen wir uns ja in die Zeit vor dem Wochenende zurückversetzen -, ich habe an die Möglichkeit eines „worst case“ erinnert - habe also die richtige Katastrophe vor Augen gesehen und nicht das, was sich dann nachher abgespielt hat - und habe gesagt: Wenn es so weit ist, dann müßt ihr den Katastrophenfall feststellen.

In dem Gespräch mit Herrn Bastian habe ich auch nur gesagt: Wenn der Wind so bleibt, wenn das ganze Öl austritt - also auf einen Schlag 500 t -, müssen Sie aus unserer Sicht Katastrophenalarm auslösen, aber nicht unter den Voraussetzungen, wie sie zum Zeitpunkt der Gespräche herrschten. Zu keinem Zeitpunkt!

Ich weiß auch nicht, wie er zu dieser Aussage kommt.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Sie haben eben gesagt, Sie hätten den Landrat anweisen müssen, Lageberichte an die Gemeinden weiterzuleiten? Hat er das denn von sich aus vorher nicht getan?

Preugschat: So genau weiß ich es nicht. Ich habe nur hier - wir waren ja auch mit Herrn Steenblock im Umweltausschuß - gehört, daß das nicht so richtig geklappt hat, und deshalb reden wir nicht weiter darüber, sondern wir ordnen das stringent an, und dann ist die Sache für uns gelaufen, dann wissen wir auch, daß das durchgeführt wird.

Vorsitzender: Herr Schlie!

Abg. Schlie: Herr Preugschat, Sie haben vorhin deutlich gemacht, daß es zu einem Zeitpunkt, den ich nicht so schnell mitnotieren konnte, eine Besprechung mit Herrn Branddirektor Schönherr im Innenministerium gegeben habe. Können Sie vielleicht noch einmal sagen, welchen Inhalts diese Besprechung war und wann das war? Ich habe das nicht mitnotieren können.

Preugschat: Das war an dem Morgen, nachdem ich die Meldung bekommen hatte. Das muß der 27. gewesen sein, morgens um 10 Uhr.

Abg. Schlie: Können Sie noch etwas zum Inhalt dieser Besprechung sagen?

Preugschat: Ja, es sah ja so aus: Ein Schiff, brennend, schwimmt vor der schleswig-holsteinischen Westküste, dümpelt da an unserer Küste lang. Auch das Lagezentrum war ja ziemlich ungehalten, daß wir so wenig Informationen vom Zentralen Meldekopf bekamen. Das können Sie auch nachlesen in einer Zeitung; die hatten sich beschwert. Auch ich habe dann einmal nachgefragt, ob wir bitte schön etwas ausführlicher informiert werden könnten. Dann habe ich das mit dem Grundsatzreferenten besprochen und ihm von der Geschichte erzählt. Er hatte

das inzwischen ja auch gehört. Dann sind wir zu Herrn Gudat gegangen. Eigentlich ein ganz natürlicher Dienstvorgang.

Abg. Schlie: Ja. - Es ging also Ihnen auch schon um eine Einschätzung, wie man beispielsweise eine Brandbekämpfung dort vornehmen könnte, oder worum ging es in solch einer Besprechung?

Preugschat: Nein, die Brandbekämpfung oblag ja der ELG. Ich weiß, daß eine Vereinbarung besteht, wonach Cuxhaven dann ausrückt und versucht, Feuer auf Schiffen zu löschen. Insoweit sind die durch Vereinbarung zuständig gewesen. Aber es schadet ja nicht, wenn man sich in so einer Situation ergänzend mit dem zuständigen Brandschutzreferenten austauscht. Ich weiß allerdings auch aus eigenem Wissen heraus, daß wir in Schleswig-Holstein keine Ressourcen haben, um auszurücken und bei schwerem Wetter auf See ein Schiff zu löschen.

Abg. Schlie: Sie haben vorhin weiter gesagt - wenn ich es richtig notiert habe -, am 28.10. hätten Sie während einer Autofahrt eine Mengenangabe über den Treibstoff bekommen, der sich an Bord der „Pallas“ befand. Können Sie uns sagen, wie groß die Menge war, die Sie dort erfahren haben?

Preugschat: Im Einsatztagebuch ist das - glaube ich - an einer Stelle notiert.

Vorsitzender: Das war die Falschmeldung.

Preugschat: Das war eine Falschmeldung. Das waren hundert und noch etwas Tonnen. Dann habe ich noch einmal nachgefragt, ob das auch so richtig ist. Dann wurde das korrigiert. Mir wurde gemeldet - ich finde das nicht so wichtig, das kann auch ein Übermittlungsfehler gewesen sein -: 154 t Schweröl und 142 t Dieselöl. Das wurde mir am 29.10. mitgeteilt. Das ist dann später korrigiert worden.

Abg. Schlie: Wie lauteten die korrigierten Mengen?

Preugschat: Etwas mehr als 500 t Schweröl, Treibstofföl.

Abg. Schlie: Herr Preugschat, Sie haben dargestellt, zum Zeitpunkt 30.10., 6:15 Uhr, Kontakt zu Herrn Kesting. Sie haben die Dinge hier relativ ausführlich angesprochen: Möglichkeiten des Öleintritts, der Verseuchung von Vögeln und Seehunden, der notwendigen Öffentlichkeitsarbeit, der Strandverschmutzung, der Schadenssituation an den Stränden, des Abstimmungsprozesses. Ist es richtig, daß Sie zu diesem Zeitpunkt der Auffassung waren, daß eine ständige Beobachtung dieser Lage notwendig sei, daß es ständig notwendig sein müßte, daß Maßnahmen in dieser Angelegenheit getroffen werden, und daß es auch Abstimmungsprozesse hier zwischen mehreren Häusern geben müßte?

Preugschat: Nein, nicht so sehr ständige Beobachtung der Lage. Die „besondere Lage“ - wann haben wir eine solche Lage? - ist ein technischer Begriff. Der kann alle Lebensbereiche erfassen. Stellen Sie sich vor, da kommt einer und bringt ein Denguefieber mit nach Schleswig-Holstein und hier sterben 25 Leute. Dann müssen Sie auch sofort irgend etwas machen. Ich glaube schon, daß die Situation sehr aufmerksam, auch vom Umweltministerium, beobachtet worden ist. Nur, ich meine, wenn wir zum richtigen Zeitpunkt zusammen mit den Feuerwehren, zusammen mit dem THW, mit unserem Bundeswehrmann in der Krisenzentrale sind, können wir sofort reagieren. Dann kommt die Staatskanzlei dazu, unterstützt bei der Presse- und Öffentlichkeitsarbeit. Dann können wir der Situation angemessen begegnen. Ich habe auch ein gewisses Verständnis für die Ablehnung; das bedeutet ja, daß man seine eigenen Räume verläßt, hier rüberzieht auf das Westufer und in einer Umgebung arbeiten soll, die man nicht kennt. Aber die ständige Lagebeobachtung stand sicherlich nicht so sehr im Vordergrund, vielmehr die Möglichkeit eines sofortigen Reagierens auf die Ereignisse, wie wir sie quasi vor uns gesehen haben.

Abg. Schlie: Wenn ich Sie vorhin richtig verstanden habe, geht es auch um die Kommunikationsstruktur, die bei Ihnen vorhanden war. Denn Sie haben in einer Nebenbemerkung - wenn ich das richtig aufgefaßt habe - deutlich gemacht, daß ansonsten nur eine Telefonmöglichkeit bestand.

Preugschat: Ja, wir sind ins Umweltministerium gegangen, in den Besprechungsraum. Dort stand ein Telefon. Das wär's dann auch gewesen. So hätten wir gar nicht arbeiten können. Ich habe die Ablehnung nicht verstanden, bis heute nicht.

Abg. Schlie: Als ein Grund führten Sie an, daß genannt worden sei, daß die Befürchtung geäußert worden sei, daß sich die ELG zurückziehen könnte und das Land dann alles allein zahlen müßte, wenn ich das hier richtig mitnotiert habe. Die Befürchtung ist von Herrn Kesting geäußert worden? Habe ich das richtig verstanden?

Preugschat: Ja, Sie müssen natürlich wissen, daß das Umweltministerium Vertragspartner ist und die Vereinbarung mit unterschrieben habe. Ich habe heute morgen noch einmal im Grundsatzreferat angerufen und gefragt, ob wir damals beteiligt worden sind. Ich kann mir sehr gut vorstellen, daß wir im Hinblick auf ein Katastrophenszenario die Vereinbarung so vielleicht gar nicht mitgezeichnet hätten. Es kann ja nicht so sein: Je schlimmer es kommt, umso eher ist die ELG aus dem Spiel. Da ist ein logischer Fehler drin. Ich meine, ich habe dann auch gleich an dem Abend, als ich zum ersten Mal zu Hause angerufen worden bin, die ELG-Vereinbarung gelesen und dann auch ganz durchgelesen. Ich bin zwar kein Jurist, und das sollen auch Juristen beurteilen - ich sehe das überhaupt nicht so, wie Herr Kesting das gesagt hat. Wenn wir Katastrophalarm ausgelöst hätten, hätten die weiterhin zahlen müssen, generell, es sei denn, der zuständige Katastrophenschutzleiter trifft Anordnungen, die einfach unverhältnismäßig wären. Aber selbst dann müßte der Vertreter des Landes die Interessen des Landes wahren. Dann

können sie sich anschließend im Schiedsgericht über die Kostenteilung streiten. Aber in der operativen Phase spielt das eigentlich keine Rolle. Das ist jedenfalls unsere Einschätzung gewesen. Wir haben natürlich keinen juristischen Diskurs mit Herrn Kesting geführt. Das hätte zu dem Zeitpunkt gar keinen Sinn gemacht. Das stand ja auch nicht im Vordergrund.

Abg. Schlie: Ansonsten würde ja auch der Organisationserlaß der Ministerpräsidentin von 1994 der ELG-Vereinbarung widersprechen, insbesondere was die besondere Lage angeht, dann würde er ja nicht zur Anwendung kommen können, beziehungsweise das Land müßte dann immer zahlen.

Preugschat: So ist es.

Vorsitzender: Herr Hentschel!

Abg. Hentschel: Herr Preugschat, wann hatten Sie zuletzt einen Katastrophenfall?

Preugschat: Die letzte Katastrophe in Schleswig-Holstein im Rechtssinne hatten wir 1978/79, die berühmte Schneekatastrophe.

Abg. Hentschel: Heißt das, daß Ihr Amt in den letzten 20 Jahren nicht in Aktion getreten ist?

Preugschat: Als Behörde, die landesweit eine Katastrophe verantwortlich abgearbeitet hat, nein. Das ist richtig.

Abg. Hentschel: Sie sagten, Sie hätten Managementenerfahrung in Katastrophenfällen. Woher rühren die?

Preugschat: Ich hätte beinahe gesagt: So etwas lernt man am besten bei der Bundeswehr, aber - - Ich selbst bin seit 1993 im Amt für Katastrophenschutz und dessen Leiter seit Herbst letzten Jahres. Wir machen ständige Übungen. Es gibt entsprechende Unterlagen der Akademie für zivile Verteidigung, der Katastrophenschutzschule des Bundes, wenn Sie so wollen. Wir selber erarbeiten uns den Führungsvorgang, wie wir

ihn so nennen. Seit 1995 im Zusammenhang mit dem Rückzug des Bundes aus der Erweiterung des Katastrophenschutzes haben wir den Katastrophenschutz in Schleswig-Holstein auf den Kopf gestellt und neu durchorganisiert. Herr Abg. Steincke wird das sicherlich in Ansätzen noch mitbekommen haben. Seitdem machen wir regelmäßige Übungen, und dann üben wir das. Meine Sorge ist, daß meine eigenen Mitarbeiter nicht häufig genug üben. Auch sie sind ja teilweise Mitarbeiter der allgemeinen Verwaltung, die - wie ich auch nicht - keine spezielle Ausbildung haben. Insofern wird es von uns geübt. Seit 1995 führen wir jedes Jahr eine große landesweite Katastrophenschutzübung durch, und dann lernt man das.

Abg. Hentschel: Wieviel Mitarbeiter haben Sie?

Preugschat: Wir haben zur Zeit noch im Katastrophenschutz 18, im Munitionsräumdienst 33, das sind 51 Mitarbeiter. 1993 waren es noch 125 Mitarbeiter. Wir haben seitdem einige Dienststellen geschlossen, die sogenannten Zentralwerkstätten, und die Katastrophenschutzschule des Landes, die vom Bund finanziert wurde, in Rendsburg, durch Übernahme des Personals aufgekauft und das entsprechende Personal in den vergangenen Jahren sozialverträglich abgebaut.

Abg. Hentschel: Was machen die Mitarbeiter denn die ganze Zeit, wenn sie nie einen Katastrophenfall haben?

Preugschat: Ich bin gern bereit, Herr Abgeordneter, kurz mal die Aufgaben des Amtes durchzustrukturieren, um nicht den Eindruck zu erwecken - -

Vorsitzender: Herr Preugschat, fassen Sie es aber bitte kurz!

Preugschat: Ja, okay. - Wir machen zunächst die Bundesauftragsverwaltung, verwalten die materiellen Ressourcen des Bundes. Wir überwachen die Ausgabe der Bundesmittel, wir verwalten die Bunker und Stollen in Schleswig-Holstein, wir bearbeiten

den zivilen Alarmplan für politisch-militärische Zwecke und praktizieren zivil-militärische Zusammenarbeit. Dann haben wir den landesspezifischen Katastrophenschutz. Wir bezuschussen Beschaffung für Behörden, sind Widerspruchsbehörde nach Wehrpflichtgesetz und Zivildienstgesetz in Helferrechtsangelegenheiten, passen die Kommunikation an moderne Techniken an, erarbeiten diverse Konzepte für Führung, Ausbildung in Zusammenarbeit mit anderen Stellen, bearbeiten unseren eigenen Katastrophenschutzplan und bearbeiten das schwierige Problemfeld - dafür sind für zuständig - Katastrophenschutz in der Umgebung kerntechnischer Anlagen, wir betreuen die Krisenzentrale und - wie gesagt - machen Großübungen. Außerdem hat mich der Kampfmittelräumdienst - auch mich persönlich - in den letzten zwei Jahren erheblich mehr in Anspruch genommen, als ich gedacht habe. Wir haben eine Kampfmittelverordnung gemacht, eine Gebührenverordnung und den ganzen Munitionsräumdienst zur Einsparung und Effektivierung neu durchorganisiert.

Abg. Hentschel: Wenn ich das richtig verstehe, sind das alles normale Verwaltungstätigkeiten. Hat denn irgend jemand von Ihren Mitarbeitern praktische Erfahrungen im Krisenmanagement, daß er unter Streß Krisen oder ähnliche Dinge richtig managen kann?

Preugschat: Ich selbst bin mal Oberstleutnant der Reserve bei der Bundeswehr gewesen und habe in mehreren nationalen Stäben gearbeitet. Mein Vertreter ist Leiter der Katastrophenschutzschule in Rendsburg gewesen, die - das habe ich schon gesagt - inzwischen aufgelöst worden ist.

Abg. Hentschel: Das ist aber eine Schule.

Preugschat: Ja, das wird immer wieder geübt. Praktische Erfahrungen - wie gesagt - können Sie nur dann haben, wenn der praktische Fall eintritt, und das ist äußerst selten.

Abg. Hentschel: Meine Frage zielte auf folgendes hin: Die Stadt Frankfurt zum Bei-

spiel hat eine Feuerwehrzentrale, die jeden Tag Katastrophen zu managen hat. Da sind Leute, die ununterbrochen aktiv im Einsatz sind, weil da ständig Dinge passieren. Ich vermute, daß es bei der Landespolizei auch solche Leute gibt, die ständig mit Aktionen, Krisen und so weiter zu tun haben. Wäre es nicht sinnvoll, den Katastrophenschutz bei solchen Leuten aufzuhängen, die ständig mit Krisenmanagement zu tun haben, und das nicht in einer Behörde zu haben, die seit 20 Jahren Verwaltungsarbeit macht und es nie mit Krisen zu tun hatte?

Abg. Benker: Das gehört doch nicht zum Untersuchungsgegenstand!

Vorsitzender: Herr Kollege Hentschel, das gehört mittlerweile nicht mehr zu dem Umfang - -

Abg. Hentschel: Wenn wir hier beurteilen sollen, was gut oder schlecht gelaufen ist, müssen wir auch solche Fragen stellen können.

Preugschat: Ich würde die Frage gern beantworten. Katastrophenschutz ist teilweise mehr Katastrophenschutzrecht, als Sie glauben. Ich finde, der Katastrophenschutz ist bei uns sehr gut aufgehoben. Ich glaube, das haben auch die letzten Monate gezeigt. Es ist eine Aufgabe des Innenministeriums, und dazu ist dieses Amt entsprechend eingerichtet worden. Bei der Personalauswahl wird auch darauf geachtet, daß dort entsprechende Mitarbeiter eingesetzt werden.

Abg. Hentschel: Wie lange hat täglich der interministerielle Leitungsstab getagt?

Preugschat: Der Stab selber, wir waren ja früh da, um 8 Uhr, Herr Kesting ist vorher noch - -

Abg. Hentschel: Nein, ich meine jetzt den Stab, der zusammengetreten ist. Wie lange hat der täglich getagt?

Preugschat: Rund von 8 bis 18 Uhr.

Abg. Hentschel: Herr Kesting hat gesagt, der habe nur eine Stunde morgens getagt.

Preugschat: Innerhalb der Stabsarbeit wird ein- oder zweimal am Tag - in diesem Falle einmal - eine große Lagebesprechung gemacht. Die ging regelmäßig von 11 bis 12, 13:30 Uhr. Darüber hinaus, danach wurden Aufträge abgearbeitet, wurde das Lagebild erstellt, wurden Informationen zusammengetragen, wurden Pressekonferenzen vorbereitet und und und.

Abg. Hentschel: Wie viele Leute haben Sie abgestellt für die Arbeit im interministeriellen Arbeitsstab?

Preugschat: Das müßten round about 15 gewesen sein, die sich abgewechselt haben.

Abg. Hentschel: Haben Sie auch - Sie sprachen von einem großen Problem der Pressearbeit - jemanden abgestellt, der sich um die Pressearbeit und die Informationsarbeit kümmert hat?

Preugschat: Der Kabinettsbeschluß sieht vor, daß wir in drei Säulen so eine Lage abarbeiten. Die erste Säule ist der innere Dienst, das Lage- und Meldewesen. Das machen wir. Die mittlere Säule ist die Gefahrenabwehr. Das macht das zuständige Fachressort. Die dritte selbständige Säule ist die Pressearbeit. Das macht nach dem Kabinettsbeschluß die Pressestelle der Staatskanzlei. Die Pressestelle der Staatskanzlei ist auch sofort dagewesen und hat mitgearbeitet.

Abg. Hentschel: Sind da Leute abgestellt worden?

Preugschat: Ja.

Abg. Hentschel: Ich komme noch einmal zu dem, was vor Ort gelaufen ist. Herr Kesting hat geschildert, daß die Strukturen vor Ort klar geregelt sind in solchen Fällen, auf den Inseln, wie Öl zu beseitigen ist, wer eingesetzt wird, wer als Nachschubtruppe sozusagen hinterher mobilisiert wird und daß das auch planmäßig abgelaufen ist. Sie sagten, es

gebe keinen Notfallplan. Sehen Sie einen Bedarf für einen Notfallplan, oder ist das ein Notfallplan, der da existiert? Auf welcher Grundlage sind denn die Strukturen geregelt?

Preugschat: Das Umweltministerium selber hat einen Katastrophenabwehrkalender. Im wesentlichen sind da nur Telefonnummern drin, und die Rechtslage ist beschrieben, auch die besondere Lage finden Sie dort wieder. Einzelne Pläne, wenn sie in der jeweiligen Fachabteilung nicht vorhanden sind, müßten bei den zuständigen Stellen ausgearbeitet werden. Ich meine schon, daß es geben müßte Abschnittseinteilungen auf den Inseln, wer das Gerät hat, wo es eingelagert ist, wer den ersten Zugriff hat, wer einen Schlüssel hat, wie man daran kommt, wer das Sagen hat, wer mit der Schaufel schippt, wer die Leitung hat, wer koordiniert. Das müssen doch die Behörden vor Ort machen; dafür sind wir nicht zuständig. Wenn das nicht vorhanden ist, muß der Umweltminister dort tätig werden.

Abg. Hentschel: Offensichtlich hat die Ölbeseitigung ja vor Ort geklappt, also das, was landseitig zu laufen hat. Daher stellt sich mir die Frage: Nach welchem Plan ist das denn abgelaufen?

Preugschat: Da müssen Sie Herrn Kesting fragen.

Abg. Hentschel: Sie sagen, es gebe keinen Plan. Von Herrn Kesting ist uns geschildert worden, daß das alles planmäßig abgelaufen ist.

Preugschat: Einen Notfallplan, den wir in Ergänzung der Unterlagen möglichst aus allen Fachressorts zu sammeln versuchen - haben wir nicht erhalten.

Abg. Hentschel: Ich habe erst einmal keine weiteren Fragen.

Vorsitzender: Frau Tengler!

Abg. Tengler: Herr Preugschat, Sie haben gesagt, das Amt für Katastrophenschutz

habe eine Katastrophe nach dem Rechtsbegriff „Katastrophe“ zum letzten Mal 1978/79 zu bewältigen gehabt. Hat das AfK es mit Fällen unterhalb der Katastrophe zu tun? Wenn ja, können Sie die zeitlich einordnen und uns sagen, in wie vielen Fällen etwa?

Preugschat: Das kann ich Ihnen nicht genau sagen. Wir haben ab und an, insbesondere im Winter bei drohenden Schneelagen, bei drohender Sturmflut, einmal sogar auch einer Sturmflut an der Ostseeküste, die Krisenzentrale besetzt. Dazu muß man vielleicht folgendes sagen: Wir treten in mehreren Formationen außerhalb des Dienstes an. Einmal haben wir Rufbereitschaft, und dann haben wir eine Gefahrenlage in einem Kreis, der regelmäßig vom Kreis selber bearbeitet werden kann. Er ist ja dafür zuständig, der Landrat ist untere Katastrophenschutzbehörde. In diesem Fall gehen wir in unser Lagezentrum und bilden ein Teilführungsstab, der aber keine Leitungsvollmachten hat. Die hat ja der Landrat, der bewältigt das. Aber wir unterstützen, zum Beispiel bei der „Sabine D.“ im Kanal. Da wußte man nicht, wer die Ölwehr ist und wo der Mann zu erreichen ist. Da hat man uns angerufen. Für solche Fälle sind wir da und unterstützen. Im Falle des Ausrufens einer Katastrophe bleibt es bei dem Teilführungsstab, der dann aufwächst, teilweise auch mit dem Abteilungsleiter, aber wir übernehmen da nicht die Führung, sondern überlassen es dem Kreis. Bei einer landesweiten Katastrophe wie der Schneekatastrophe 1978/79 besteht die Möglichkeit, daß die Kreise selbständig führen und wir es zusammenfassen oder wir die Gesamtleitung schlicht und ergreifend an uns ziehen. Das ist nicht einmal bei der Schneekatastrophe der Fall gewesen.

Der andere Fall ist die besondere Lage. Das ist ein besonderes Instrumentarium für ganz spezielle Fälle, die man ohne weiteres nicht so einordnen kann. Das Leben ist ja sehr vielseitig, wie wir wieder sehen, und man weiß ja nicht, was noch auf uns zukommt, und wir müssen uns auf derartige Fällen eben einstellen.

Noch einmal ganz konkret: Wir haben in den letzten Jahren mehrfach die Krisenzentrale auch nachts mit Mitarbeitern besetzt und die Gefahrenlage mitgekoppelt. Wenn sich das Ganze dann auflöste, sind wir auch wieder nach Hause gegangen.

Vorsitzender: Schönen Dank! Es liegen keine weiteren Fragen vor. Ich bedanke mich bei der Auskunftsperson, Herrn Preugschat. Gute Heimkehr! Es ist ja nicht so weit, zumindest liegt der Dienstort ja sozusagen nebenan. Herzlichen Dank!

Ich unterbreche die Sitzung für 5 Minuten, bevor wir mit der Befragung der Auskunftsperson Hellwinkel fortfahren.

(Unterbrechung: 15:21 bis 15:27 Uhr)

Vernehmung der Auskunftsperson Olaf Hellwinkel

Vorsitzender: Nehmen Sie Platz, Herr Hellwinkel! Bevor wir die Sitzung mit der Einvernahme der sachverständigen Auskunftsperson, Herrn Hellwinkel, fortsetzen, wollte ich dem Ausschuß nur mitteilen, daß wir anschließend eine kurze interne Sitzung machen, in der wir über Beweisanträge, das Schicksal unseres Ausflugs und die weitere Terminlage beraten müssen.

(Abg. Dr. von Hielmcrone: Also, ich möchte bitte um den Terminus „Bereisung“ bitten. Wir machen keinen Ausflug, allenfalls eine Bereisung!)

- Ich habe den Ausflug mit Schicksal verbunden! So, wir sind wieder beschlußfähig. Ich begrüße Herrn Hellwinkel. 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. Wenn Sie sich als sachverständige Auskunftsperson gutachterlich äußern, haben Sie Ihr Gutachten unparteiisch und nach bestem Wissen und Gewissen zu erstatten. Bevor ich Sie zur Sache vernehme, Herr Hellwinkel, muß ich Sie vorher zur Person vernehmen. Ich bitte Sie, uns Ihren vollständigen Namen, Ihr Alter, Ihren Wohnort und Ihren Beruf mitzuteilen. Hierzu bitte ich Sie, sich der rechten Taste des Mikros zu bedienen, damit wir die Wahrnehmung Ihrer Äußerungen dann auch dokumentarisch festhalten können. Bitte schön!

Hellwinkel: Ich bedanke mich für die Einladung. Mein Name ist Olaf Hellwinkel. Ich bin 61 Jahre alt. Ich bin ehemaliger Berufsoffizier der Marine - letzter Dienstgrad Fregattenkapitän - und leite seit einigen Jahren den Nautischen Verein Nordfriesland als Ehrenamtler.

Vorsitzender: Danke schön! Herr Hellwinkel, die Folgerung, die Sie ziehen aus der Havarie des Frachters „Pallas“ für die Zu-

kunft. Hierüber würden wir gern von Ihnen Aussagen hören, wie Sie und der Nautische Verein Nordfriesland Vorschläge erarbeitet haben, beziehungsweise erarbeitet werden. Was Sie hierzu dem Ausschuß sagen können, dazu sollen Sie jetzt Gelegenheit haben.

Hellwinkel: Ich gestatte mir, Herr Dr. Hinz, einen kleinen Einstieg vom anderen Ende der Welt. Ich bin ehemaliger Nachrichtenoffizier über fast 20 Jahre gewesen, und so habe ich mich darum bemüht, ob wir zu dem Werkstück, an dem wir hier arbeiten, eventuell an einer anderen Ecke auch etwas finden. Und siehe da – ich bin im fernen Australien fündig geworden. In Australien – wie hier deutlich gemacht wird – hat man sich im Zusammenhang mit dem Such- und Rettungsdienst entschlossen, die bisherigen fragmentarischen Tätigkeiten einzelner Ministerien einzustellen, eine gemeinsame Organisation zu gründen, in der luft- und seegestützte Mittel den Such- und Rettungsdienst durchführen.

Wir befinden uns in einer relativ ähnlichen Lage. Wir haben ein Organigramm der Gefahrenabwehr. Ich kann das auch mal an der Folie zeigen, aber ich nehme an, dieser Expertenkreis weiß Bescheid, daß man das eigentlich als „Desorganigramm“ bezeichnen kann. Es ist ein Beziehungsgeflecht der Zuständigkeiten, und wir haben unter dem unmittelbaren Eindruck der Abfolge der „Pallas“ einfach das Gefühl gehabt, daß man mit der derzeitigen Organisation so nicht umgehen kann, weil sie extrem ineffektiv ist, umständlich, weil sie zu Zeitverlusten führt, Reibungsverluste mit sich bringt, das Gegenseitig-sich-aufeinander-verlassen fördert - desgleichen gilt für Schuldzuweisungen -, weil sie personal- und kostenaufwendig ist.

Es ist eine geringe – ja, ich darf sagen, eine geringe – Beruhigung, daß es in Dänemark auch nicht sehr viel anders aussieht. Auch hier liegen Informationen vor, daß in Dänemark vier Ministerien daran beteiligt sind, wenn es sich darum handelt, Schiffsunglücke

zu verhindern. Auch in Dänemark – das ist mir bekannt – wird über die gleiche Problematik intensiv nachgedacht.

Wenn ich mich auf unsere deutsche Lage jetzt konzentriere, dann ist einer der maßgeblichen Probleme - die hier sicherlich in vielfältiger Art und Weise behandelt worden ist -, daß wir gerade in besonders kritischen Lagen häufige Führungswechsel haben. Wir haben im Zusammenhang mit der „Pallas“ drei Führungsinstanzen in Tätigkeit gesehen mit einem konsekutiven Führungswechsel. Zunächst einmal war die „Pallas“ bekanntlich ein SAR-Fall. Es war zuständig das Maritime Rescue Coordination Center im RCC Bremen mit Teilverantwortlichkeiten im Bereich der SAR-Leitstelle Glücksburg. In dem Moment, in dem die Besatzung abgeben war, hat es zu einem Führungswechsel geführt, denn da war die „Pallas“ strandungsgefährdet, und es wurde zuständig das Küstenwachzentrum beziehungsweise Wasser- und Schiffsamt Cuxhaven.

Nachdem die „Pallas“ gestrandet war, gab es einen erneuten Führungswechsel zur Einsatzleitgruppe. Hier wird ein Führungsgrundsatz aus unserer Sicht – und da kann ich mich, ich bitte da um Nachsicht, nicht ganz freimachen als ehemaliger Stabsoffizier, der zehn Jahre im Stab des Befehlshabers der Flotte gearbeitet hat –, daß einer der wichtigsten Führungsgrundsätze hier grob mißachtet worden ist, nämlich daß in kritischen Lagen, genau dann, wenn es besonders kritisch wird, Führungswechsel erfolgt zu Leuten, die nicht in der Lage stehen, beziehungsweise sich in kürzester Zeit – auf welche Weise auch immer - diese Lage erst aneignen müssen. Wenn es dann zu einer komplexeren Situation kommt, wie wir sie hier hatten mit zwei Havaristen – „Ruby XL“ bekanntlich und „Pallas“, – mit SAR-Maßnahmen, mit Feuer an Bord, mit Strandungsgefahr und mit Strandung, dann können selbst gute Leute diese schlechte Organisation nicht mehr handeln. Das geht nicht.

Es war eine nicht beherrschbare Führungsproblematik, die hier aufgetreten ist, und ich möchte mich hier eigentlich nur auf zwei Beispiele beschränken, um zum eigentlichen Kern der Frage vorzudringen. Wir haben am 25.10. um 23:30 Uhr den Abbergungsbefehl der Marine-„Sea-King“ in Helgoland für die „Pallas“-Besatzung gehabt. Dieser Abbergungsbefehl – ich kenne die SAR-Leitstelle im Flottenkommando recht gut, ich war oft Admiralstabsoffizier vom Dienst – wird routinemäßig natürlich auch an das MRCC in Bremen geschickt. Ob das in diesem Einzelfall unterblieben ist, kann ich nicht beurteilen. Das weiß dieser Kreis vermutlich schon besser.

Wenn es unterblieben ist, ist es ein schwerer Fehler gewesen. Wenn es nicht unterblieben ist, ist es nicht nachzuvollziehen, warum diese Meldung dann nicht dem Zentralen Meldekopf rechtzeitig zur Verfügung gestellt worden ist. Herr Zacher hat hier ausgesagt, daß also mindestens zwei Stunden Zeitverlust vorhanden war, und daß die Meldung beim BGS im gemeinsamen Meldekopf festgehalten hat. Aus unserer Sicht – und wir haben das auch schriftlich dargelegt am 6. März – hat es einen Zeitverlust von mindestens sieben Stunden gegeben hierbei.

„Mellum“ hätte – wenn sie nicht erst den Einsatzbefehl um 7:32 Uhr am 26.10. bekommen hätte, sondern vielleicht um 1:00 Uhr früh oder um 0:30 Uhr -, hätte mit Sicherheit - zwölf Stunden mußte man bei diesem groben Wetter rechnen – um die Mittagszeit des nächsten Tages vor Ort sein können. Ich nehme auch an, daß Sie die entsprechenden Folien hier öfter gesehen haben, um die es geht. Ich habe die Dinge hier, um sie in die Geographie zu stellen, aber wir wollen ja auch ein bißchen straff handeln. Im Ergebnis ist es so, daß also weit vor der Zwölfmeilenzone im Grunde genommen die Möglichkeit bestanden hätte, bei Tageslicht entsprechende Schleppversuche zu unternehmen, und damit natürlich auch bessere Möglichkeiten für Hubschrauber bestanden hätten. Außerdem war das Wetter nach mei-

nen Vorstellungen, nach meinem Wissen, um die Mittagszeit noch nicht so grob, wie es dann später im Laufe des Nachmittags und vor allem des Abends des 26.10. im Seegebiet Rømø/Sylt wurde.

Hier ist also durch Führungsproblematik, umständliche Wege, die also gerade dazu einladen, daß Fehler geschehen, keine Anordnungsweitergabe, keine Informationsübergabe in der Linienstruktur, ein Zeitverlust von mindestens sieben Stunden zustande gekommen, wahrscheinlich sogar von 7,5 Stunden.

Das zweite Beispiel – Ihnen auch geläufig – ist am 27.10. Man wußte ja, am 26.10. hatte man das „Meerkatze“-Team mit Hubschraubern nur auf den besatzungslosen Havaristen verbringen können. Man wußte, wie die Wettersituation war, die Trog- und Tieflage war genau bekannt – auch in Cuxhaven. Des weiteren hätte bekannt sein müssen, daß es einen technischen Defekt bei dem Marinehubschrauber gab, dem „Sea-King“. Es ist unterblieben, in der Nacht vom 26.10. zum 27.10. für die Aufgabe erneut ein Havari- stenteam an Bord zu bringen, einen Hubschrauber bereitzustellen.

Dies ist aus meiner Sicht führungsmäßig überhaupt nicht mehr nachvollziehbar, denn man wußte, daß die „Mellum“ mit 80 mm Polypropylen-Schlepplinen - die ja Behelfscharakter haben, weil das „Meerkatze“-Team gar keine Stahlseile überkriegt, die waren zu schwer – schleppte, und daß diese Behelfsschlepplinen natürlich während der gesamten Nacht ständiger Scherbelastung ausgesetzt waren, zumal auch wiederum bekannt war, daß der Havarist wahrscheinlich eine Backbord 10 beziehungsweise Backbord 20 Ruderlage hatte. Der konnte also auch nicht gerade geschleppt werden, sondern der ist ständig nach Backbord ausgeschert, was die Seile zusätzlich zu dem groben Seegang noch beeinflußt hat.

Diese ganzen Dinge sind bereits am 25., spätestens ab 22:00 Uhr bekannt gewesen. Um 22:00 Uhr am 25.10. ist bekanntlich das

„Meerkatze“-Team in die wirklich kochende See gesprungen, weil es nicht mehr abgehoben werden konnte, und wir haben es dem Herrgott zu danken, daß er den Daumen dazwischen gehalten hat, daß das „Meerkatze“-Team dann erfolgreich abgehoben worden ist.

Alle diese Dinge haben bei der Führung keine Vorsorge hinsichtlich der Verfügbarmachung und des Zurverfügungstellens geeigneter operativer Reserven auf Helgoland hervorgerufen. Im Ergebnis war es so, daß am 27.10. gegen Mittag – genau genommen war es wohl 12:32 Uhr – nun tatsächlich, wie ja auch schon befürchtet, die Schlepplinen brachen, die „Alexander Gordon“ konnte sie bekanntlich nicht mehr aufgreifen, und es stand auf Helgoland kein geeigneter Hubschrauber zur Verfügung. Es stand kein geeigneter Hubschrauber zur Verfügung. Es sind dann improvisierte Maßnahmen gemacht worden. Man hat einen für die Aufgabe ungeeigneten BGS-Hubschrauber bemüht, der diesen Einsatz abbrechen mußte – nach unserem Wissensstand ist dabei ein Mann verletzt worden -, und erst um 17:30 Uhr etwa stand dann wiederum - nein, 17:28 Uhr –, stand ein SAR-Hubschrauber der Marine zur Verfügung, der dann den Schiffsbetriebsmeister der „Neuwerk“ bekanntlich im Süd-Ost-Bereich der Amrum Bank abwünschte, der dann das Notanker- manöver mit dem Backbordanker durchführte.

Wir haben es also zu tun mit einem Schiff, dessen Seile um 12:20 Uhr brachen, und es dauerte bis 17:30 Uhr, bis ein geeigneter Hubschrauber verfügbar war. Dem Zentralen Meldekopf, oder vielmehr dem Wasser- Schiffahrtsamt Cuxhaven war bekannt, daß in Wilhelmshaven Mariensiel der WIKING Hubschrauber Service bestand, der übrigens auch eingesetzt wird von Cuxhaven, etwa 1.300 Flüge zu Offshore-Operationen pro Jahr durchführt. Auch die Firma WIKING Service ist nicht angefordert worden. Es sind also weder operative Reserven geeigneter Hubschrauber auf Helgoland bereit gehalten worden, spätestens ab dem 27.10. am frühen

Morgen, besser noch ab der Nacht, und es ist auch nicht die in Wilhelmshaven verfügbare Firma eingesetzt worden.

Dies ist einer der Gründe, warum das Ankermanöver auf einer bereits bei dieser Wetterlage äußerst ungünstigen Position in der Nähe der Amrum Bank durchgeführt werden mußte, wo man damit rechnen mußte, daß bei – wenn der Anker auf Drift ging, daß das Schiff spätestens am nächsten Tag dann in den Bereich der Grundseen kommen würde.

Insofern ist die Schlußfolgerung, daß die Hubschrauber-Einsatzplanung, -Vorbereitung und –Durchführung – ich nehme jetzt einen ganz harten Begriff in den Mund – schlicht laienhaft gehandhabt worden ist. Oder sie ist von unendlicher Nachlässigkeit gekennzeichnet. Sie hat zu einem vielstündigen Verlust an Zeit geführt, und ich habe mit Herrn Schuchmann der Bugsier-Reederei gesagt, weil da so eigenartige Worte waren, angeblich könnten die Leute der „Oceanic“ da rüber schwimmen. Das ist natürlich alles dummes Zeug. Herr Schuchmann hat mir selbstverständlich gesagt, daß bei dieser Wetterlage auf einem Havaristen, auf dem niemand mehr ist, also keine Jakobsleitern heraushängen kann, man natürlich nur mit Hubschraubern kommt. Und er hat selbst sehr sehr bedauert, daß diese Hubschrauber-verfügbarkeit nicht gegeben war.

Ich meine, das ist ein wichtiger Punkt, weil er aus unserer Sicht deutlich macht, daß wir es hier mit einer Führungsproblematik im wesentlichen zu tun haben, mit Abstimmungsproblematiken, mit zu vielen Stellen, die am gleichen Stück gearbeitet haben. Und das ist der eigentliche Grund, warum - vor diesem Hintergrund haben wir eigentlich unsere Ihnen vorliegenden Resolutionen vom 2. Februar 1999 gemacht, und nach einem kleinen Zwischenspiel mit dem Deutschen Nautischen Verein, das ich bitte, mir hier zu ersparen, weil es ein gewisses Internum beinhaltet, haben wir noch einmal eine Ergänzung nachgeschoben vom 21.2.

Die Schlußfolgerung, die wir nicht zuletzt aus der „Pallas“-Sache gezogen haben, ist dabei eigentlich eine ganz einfache. Darauf kann man die Resolution zurückführen. Wir fordern nur eine einzige Führungsinstanz für alle Küstenwachaufgaben im weitesten Sinn durchführenden Einheiten, und wir fordern, daß alle im Küstenwachdienst Tätigen - dauernd oder zeitweilig tätigen Kräfte - nur von dieser Führungsinstanz geführt werden, ohne Notwendigkeit von Amtshilfverfahren, von Abstimmungen, von möglicherweise zeitaufwendigen Überlegungen, unterschiedliche Positionen und Überlegungen auszutauschen, sondern in einer sehr strikten, ganz kurzen, straffen Linienstruktur. Das ist die Forderung, die sich daraus ableitet. Es ist ja auch sehr naheliegend. In dem Moment, wo es kritisch wird, kommt ein Zeitfaktor zum Tragen. Und wenn ein Zeitfaktor zum Tragen kommt, muß man kurze Anordnungs- und Meldewege haben.

Dieses Prinzip sahen wir in besonders vorbildlicher Weise bei der US Coast Guard verwirklicht. Ich kenne die US Coast Guard durch mehrere Amerikaaufenthalte, habe mich auch mit dem US Marineattaché in Washington - nicht in Washington, sondern hier in Bonn bei unserer Botschaft – des längeren unterhalten. Die US Coast Guard schien uns eine geeignete Orientierungshilfe zu sein – besser als das französische Modell - aus zwei Gründen:

Die Vereinigten Staaten sind wie wir bundesstaatlich organisiert. Frankreich ist bekanntlich zentralstaatlich organisiert, und die US Coast Guard hat die frischesten Erfahrungen mit der Bewältigung eines schweren Tankerunglücks, diesen Fall der „Exxon Valdez“ in Alaska. Das haben wir ja alle parat, während die Erfahrungen der Franzosen vor Brest mit der „Amoko Cadiz“ ja schon auf das Jahr 1979 zurückgehen.

Darüber hinaus – und das sage ich jetzt ganz bewußt als ehemaliger Marineoffizier – haben wir die grundsätzliche Überzeugung, daß es nicht sinnvoll ist und sein kann, mili-

tärische Aufgaben und nicht-militärische Aufgaben miteinander zu verquicken und zu verschränken. Im französischen Modell übernimmt nämlich auch wieder Führungswechsel in einer schwierigen Situation der Marinepräfekt die Führung. Dies ist bei der US Coast Guard natürlich nicht der Fall. Von einfachsten Situationen bis hin zu den Maßnahmen bei erfolgter Strandung führt die US Coast Guard vom US Coast Guard Command in Washington, beziehungsweise dem Regionalkommando. Da die US Coast Guard einen riesigen Kontinent mit zwei Ozeanen abzudecken hat, sind Regionalzentren dort auch verständlich. An unserer kleinen Küste, die man eben von Borkum bis Usedom reicht, sind Regionalkommandos nicht nachvollziehbar.

Wir sind der festen Überzeugung, daß eine einzige Führungsinstanz reicht, die dann angesichts moderner Führungs- und Fernmeldemittel den direkten Zugriff zu den Schiffen, zu den Flugzeugen oder auch zum Flugplatz hat. Von den Kräften zu sprechen, ist jetzt eine Sache, die - ja - angesprochen werden muß. Und wenn wir - angesichts der Lage, die wir nun einmal vor uns hatten und der Zielsetzung einer einheitlichen Küstenwache - davon ausgehen, daß sie eine umfassende Aufgabe in Analogie oder orientiert an der US Coast Guard haben sollte, dann gibt es natürlich das Erfordernis, daß eine ganze Reihe von Institutionen als selbständige Institutionen aufgehen, und zwar müßten Teile - Herr Dr. Hinz, ich habe das hier zusammengestellt, einmal die Aufgaben, dann die Kräfte und auch ein Organigramm als Idee zunächst einmal, die dem Ausschuß natürlich zur Verfügung steht, wenn es gewünscht wird.

Vorsitzender: Ja, da sind wir sehr interessiert, Herr Hellwinkel!

Hellwinkel: Wir sind der Überzeugung, daß das Aufgabenspektrum einer künftigen Küstenwache - jetzt in Kurzform gesagt - die Gesamtaufgaben der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes umfaßt,

den Such- und Rettungsdienst umfaßt, den Grenzpolizeidienst, Zollaufgaben, Wasserschutzpolizeiaufgaben der Länder, Fischereiaufsichtsaufgaben der Länder, Hafentaatskontrollen, so wie sie jetzt die Seebefugungsgenossenschaft und zum Teil auch - Öltagebuch als Stichwort - von der Wasserschutzpolizei wahrgenommen werden, den Hafenärztlichen Dienst, Hafenpolizeiaufgaben und Qualitätskontrollen der elektronischen Geräte der Seefahrt, so wie sie jetzt zum Teil vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie durchgeführt werden.

Vielleicht erinnert sich der eine oder andere, daß die entsprechenden Kontrollen in den Vereinigten Staaten ausschließlich von der US Coast Guard vorgenommen werden, das heißt, die Zulassung, ob ein Gerät wasserdicht ist, ob zum Beispiel eine Flagge als Radarreflektor geeignet ist, werden dort von der US Coast Guard vorgenommen. Bei uns ist es ja so, daß zum Beispiel die Positionslaternen noch vom BSH abgenommen werden, auch die Baumusterprüfung und die Zertifikate werden vom BSH ausgestellt. Wir sind der Überzeugung, daß dieser Gesamtbereich in die Küstenwache hinein gehört.

Schließlich Steuerung aller Maßnahmen bei erfolgter Strandung, eben auch um den Führungswechsel zu vermeiden, und im Verteidigungsfall - gestatten Sie mir, daß ich das als Reserveoffizier nenne, weil wir alle unsere Institutionen auch hier, unter diesem Aspekt, betrachten müssen - ist die Aufgabe der deutschen Küstenwache Überwachung der deutschen Küste und ein Beitrag zu ihrer Sicherung, der dann in Einzelüberlegungen und Planungsschritten dann zusammen mit dem Bundesverteidigungsministerium zu vollziehen ist.

Wir sind der Überzeugung, daß eine deutsche Küstenwache in erstbesten Lösung dem Herrn Bundesminister für Verkehr, Bau und Wohnungswesen - jetzt habe ich es mal richtig rausgebracht - zu unterstellen ist, und

zwar deshalb, weil die Hauptaufgaben nicht im Vollzug liegen, sondern im schiffahrtspolizeilichen Bereich.

Wir glauben, daß die Aufgaben, die ich jetzt hier in zwölf Teilbereichen genannt habe, zu erfüllen sind durch ein Küstenwachzentrum mit einer Stabsleiste und einem Lagezentrum. Durch eine selbstverständlich Führungs- und Fernmeldestation des Küstenwachzentrums, die es ja bereits gibt, dann durch die Seefahrzeuge der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, des Zolls, dem BGS See, die Fischereiaufsicht, eingeschlossen die Einheiten der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger, über deren Status sicherlich gesondert zu sprechen sein wird, Ölaufangschiffe der Marine, wie beispielsweise „Bottsand“, Spezialfeuerlöschboote, wie zum Beispiel die „Kiel“ der Stadt Kiel - soweit mir bekannt in einer Mischfinanzierung zwischen Stadt Kiel und Land finanziert -, die Wasserschutzfahrzeuge der Länder. Luftfahrzeuge - hoffentlich ist jetzt nicht einer von der Marine da, wenn ich das jetzt hier sage. Es ist so: Wenn es zu einer deutschen Küstenwache kommt, müssen die SAR-Hubschrauber „Sea-King“ der Marine der deutschen Küstenwache zugeordnet werden, und zwar nicht in Form einer Amtshilfe, sondern in Form eines schlichten, einfachen Unterstellungsverhältnisses.

Ich erinnere daran, daß die Aufgabe SAR keine primär militärische Aufgabe ist - es heißt Suche und Rettung -, und daß die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger seit jeher das Problem hatte, daß sie eben keinen fliegenden Arm hat für diese Aufgabe. Diese Aufgabe ist der Marine zugewachsen, und genauso die Ölaufklärung ist eine nicht originär militärische Aufgabe. Sie ist der Marine zugewachsen, weil sich niemand anders dazu die Mittel verfügbar hatte, deshalb hat es die Marine übernommen.

Wir sind im übrigen auch der Meinung, daß die Verbindungs- und auch die Einsatzgruppen Transporthubschrauber Einsatzgruppen

zum Verbringen auf Havaristen des BGS zu den Luftfahrzeugen der Küstenwache gehören und auch einige schwere Transporthubschrauber, wie die CH-53, die jetzt beim Heer in Rheine-Bentlage zum Beispiel stationiert sind. Begründung, weil nur die CH-53 in ihren Außengeschirren so viel transportieren kann, daß beispielsweise schwere Leinen und anderes Gerät, beispielsweise Feuerlöschgerät, schweres Gerät, um schwere Brachialwerkzeuge an Bord von Havaristen in Notsituationen zu bringen.

Des weiteren gehören dazu natürlich - wie bisher auch - die Revierzentralen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes und - nicht zuletzt last not least - eine Tauchergruppe, bestehend aus Schwimm- und Helmtauchern und einem geeigneten oder eventuell zwei geeigneten Taucherfahrzeugen.

Das ist in kurzen Abrissen und ohne jetzt hier an den Tageslichtprojektor zu gehen, Aufgabe und Kräfte der Küstenwache. Sie erkennen, daß die Forderung dahin geht, in Form einer Optimallösung Kräfte des Bundes, der Länder zusammenzufassen, unter einheitliche Führung zu stellen, und die föderative Struktur unseres Landes wird dadurch aufrechterhalten, daß im Küstenwachzentrum eine geeignete Persönlichkeit für die Belange oder auf die Belange der Länder achtet, soweit dies noch erforderlich ist.

Wir haben ein dreistufiges Konzept vorgeschlagen. Die unterste Stufe ist zunächst einmal eine Küstenwache nur mit von den Ländern zugewiesenen Einheiten im Sinne eines Operational Control - wie es bei den Streitkräften heißt. Diese Kräfte sind zugewiesen und werden dann von diesem einen Küstenwachzentrum geführt. Während der Zeit der Zuweisung haben die Länder nur - beispielsweise die Stadt Kiel - nur ein eingeschränktes Zugriffsrecht.

Die zweite Stufe wäre, daß alle hier genannten Kräfte der Küstenwache zugeordnet werden für die operative Führung. Das heißt, alle hier genannten Einheiten - Luftfahrzeu-

ge und Schiffe – würden vom Küstenwachzentrum operativ geführt – das wäre das Operational Command -, wobei allerdings für – ja, ich darf es einmal salopp sagen – Fahne, Rotz und Geistlichkeit, das heißt also für die operative Einsatzfähigkeit – Personal, Material, POL, Treibstoff und ähnliches – dann weiterhin die entsendenden Länder, beziehungsweise Bundesinstitutionen zuständig wären.

Das ist ein äußerst unerfreulicher Zustand für die Betroffenen, denn sie müssen Geld dafür einsetzen, für Einheiten, die sie nicht operativ führen durften. Auch hier wacht allerdings ein Beamter, Angestellter – wie auch immer – über die Belange der Länder in diesen zur Verfügung gestellten Einheiten.

Und die letzte – wir haben sie ja als optimale Lösung bezeichnet -, die optimale Lösung ist dann schließlich die vollständige Zusammenführung aller Luftfahrzeuge, Festflügler, Hubschrauber und Seefahrzeuge, wie sie hier genannt sind, unter einer Bundesinstitution Deutsche Küstenwache, analog der US Coast Guard, die – wie Sie wissen – auch in den Vereinigten Staaten eine Bundesinstitution ist und dem Secretary of Transport – also unserem Verkehrsminister – dort unterstellt ist.

Damit würden praktisch in Schritten, würde eine solche Küstenwache zusammengeführt werden können, wobei uns völlig klar ist, daß dies ein langer Weg ist. Hier sind verfassungsrechtliche, hier sind eine ganze Reihe von gesetzgeberischen Dingen erforderlich. Hier muß eine personelle Synchronisation stattfinden, eine Vielzahl von Dingen ist hierzu erforderlich, und deshalb halten wir es eben für pragmatisch und für rational gar nicht anders anpackbar, daß man in Stufen auf dieses Konzept hingeht, daß wir aber doch vielleicht eine Vision entwickeln, die sich an einer Institution gut orientieren kann, wie die US Coast Guard, die seit 200 Jahren, praktisch mit dem Entstehen der Vereinigten Staaten, erfolgreich für den Küstenschutz der

Vereinigten Staaten von Nordamerika zuständig ist.

Ich habe hier ein kleines Organigramm gemacht. Ich bin sehr weit gegangen. Ich habe mir lange überlegt, ob ich es tun soll. Ich habe keine Folie dazu gemacht, weil eben noch vielfältige Abstimmungen da sind, die ich dem Ausschuß zur Verfügung stehe. Wir haben gesagt, wir müssen einen Kommandeur der deutschen Küstenwache haben, der in gleicher Augenhöhe wie der Befehlshaber der Flotte ist. Das bedeutet, daß wir einen B9er brauchen. Es hat überhaupt keinen Sinn, einen Befehlshaber oder Kommandeur – oder meinetwegen Direktor der Deutschen Küstenwache – zu nehmen, der nicht auf gleicher Augenhöhe mit Ministerialdirigenten, nein mit Ministerialdirektoren und Vizeadmirälen verhandeln kann. Das ist seine Ebene. Er hat einen Stellvertreter. Der Kommandeur hat natürlich einen Rechtsberater. Der Chef des Stabes liegt unter ihm -

(Heiterkeit)

- das war jetzt sehr verräterisch, aber ich habe jetzt wirklich nur unter Männern gedacht, insofern – er liegt ja tatsächlich unter ihm. Also, muß ich das zurückziehen? Okay! Die Stabsleiste folgt eigentlich einer ganz normalen Stabsleiste, wie sie in jedem großen Betrieb üblich ist, und wie sie in einer großen Institution – auch wie der Bundeswehr – üblich ist.

Es wäre neben den üblichen Dingen einer Verwaltungsabteilung, der Kommandeur hätte einen Rechtsberater, gäbe es eine K Meteorologie/Hydrographie, eine Abteilung Meteorologie/ Hydrographie, dann gäbe es eine Personal, Öffentlichkeitsarbeit, besondere Vorkommnisse, dann gibt es eine Nachrichtenwesen, wobei – zum Beispiel ein wichtiger Punkt, Nachrichtenwesen – eine Schiffs- und Luftfahrzeugsanmeldeteil ist. Ich erinnere an die „Pallas“-Angelegenheit, wie lange es gedauert hat, bis man überhaupt die schiffbaulichen Befindlichkeiten der „Pallas“ verfügbar hatte. Die sind natürlich verfügbar,

wenn man mit einer entsprechenden Datei arbeitet.

Weitere Aufgabe wäre die Bedrohung deutscher Handelsschiffe im Ausland. Ich erinnere an die im letzten IMO-Bericht – International Maritime Organisation – massiv, also geradezu massiv angestiegenen Fälle von Piraterie, die uns große Sorgen machen in der Nautik. Interessanterweise, meine Damen und Herren, werden nur zwei Staaten von den Piraten ausgenommen. Die werden nicht angegriffen, weder in Häfen noch auf See. Sie können sich vielleicht denken, welche es sind. Das eine ist Israel, und das andere ist Rußland. Ich glaube, ich brauche Ihnen nicht zu sagen warum.

(Abg. Dr. von Hielmcrone: Das lohnt nicht!)

Alle anderen werden angegriffen, deutsche Schiffe sind bevorzugte Ziele. – Ich kann es Ihnen natürlich auch erzählen, aber ich gehe davon aus, daß Ihre Phantasie mehr als ausreicht, sich das vorzustellen. Gut, die Piraterieabwehr wäre jedenfalls ebenfalls ein Zukunftsaspekt in Zusammenarbeit mit dem Verband Deutscher Reeder, die auch für unsere Handelsschiffahrt zu regeln wäre, denn wenn wir vor wenigen Jahren noch vier Fälle hatten, und jetzt liegen wir bei nahezu 240 Fällen, dann ist das mehr als bedrohlich. Und die Malakka-Straße, meine Damen und Herren, ist mittlerweile als Bedrohungspotential Nummer eins in der Handelsschiffahrt bekannt. Soviel zum Nachrichtenwesen.

Dann kommt natürlich eine Abteilung K 3 – ich habe sie bewußt 3 genannt: Operativer Einsatz und gemeinsame Streifenplanung. Hier finden nämlich eine Menge Synergieeffekte statt, wenn sich auch die Einheiten der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger – nach entsprechender Ausbildung – sich hier einbauen lassen.

Dann kommt eine Abteilung Logistik mit Technik und Forderungen an neue Systeme der Küstenwache, eine Abteilung K 5 – Kooperation mit Bundeswehr, Technischem

Hilfswerk, Rotem Kreuz, Schlepperreedereien, Hubschrauberdiensten, all dem, was hier auch bei der „Pallas“ wenig geklappt hat, und schließlich K 6 – eine Abteilung Führungs- und Informationssysteme sowie Zulassungswesen im Bereich der Verantwortung der Küstenwache, die ja zum Teil jetzt beim BSH liegt.

Bei Gefahr im Verzug, also beispielsweise drohender Strandung – wir haben einen Vorschlag zur Definition gegeben, was Gefahr im Verzug bedeutet -, muß im Lagezentrum, über das ich jetzt gehe, entweder der Kommandeur der Deutschen Küstenwache oder sein Stellvertreter anwesend sein. Im Lagezentrum selbst wird 24 Stunden Dienst gemacht. Der Diensthabende ist ein Beamter/Angestellter des höheren Dienstes. Er hat zugleich die Einsatzführung Schiffe. Es gibt einen Diensthabenden Nachrichtenwesen, einen Diensthabenden Such- und Rettungsdienst – SAR -, einen Diensthabenden Polizeieinsätze, das sind die bisherigen Schiffahrtspolizeilichen BGS- und Wasser- schutzpolizeieinsätze, einen Diensthabenden Luftfahrzeuge – Sie erinnern sich an die große Problematik mit den Hubschraubereinsätzen, die ich vorher beleuchtet habe -, einen Diensthabenden für Zollaufgaben und schließlich einen Diensthabenden Fischereiaufsicht.

Ich will durchaus sagen, daß diese Dinge unter Umständen auch verbunden werden können. Es ist ja mal ein erster Vorschlag für ein solches Lagezentrum. Man braucht für jeden Diensthabenden fünf bis sechs Leute, um den Vierundzwanzigstundendienst unter Einbeziehung von Urlaub und möglichem -Pi-mal-Daumen – Durchschnittswert für Krankheiten organisatorisch in den Griff zu bekommen. Der Diensthabende hätte in Abwesenheit des Kommandeurs der Deutschen Küstenwache oder seines Stellvertreters die volle Führungskompetenz und den direkten unmittelbaren Zugriff – oder Anordnungsdurchgriff – zu jedem Schiff, zu jedem Flugzeug, zu jedem Hubschrauber der Deutschen Küstenwache.

Damit wollen wir ein ganz straffes, auf kurze Anordnungs- und Meldewege konzentriertes System – ich sage es jetzt noch einmal – als Endlösung, als Endziel, als Vision – wenn Sie so wollen – in den Raum stellen.

Daß natürlich in einem solchen Fall auch Ausbildungs- und Nutzungsfragen von anderen Ausbildungseinrichtungen, Instandsetzungsfragen auftauchen, ist selbstverständlich. Ich will das hier jetzt nicht im einzelnen unterbrechen, sondern mich auf wenige Dinge konzentrieren. Die Ausbildungsplanung wird natürlich von natürlich von denjenigen gemacht, die die operative Einsatzplanung haben. Ich habe das mal K 3, Küstenwache 3 genannt, die K 3 Abteilung. Die Durchführung wird in den bestehenden Ausbildungseinrichtungen vollzogen, wobei eine ganze Reihe vielleicht eingespart und zusammengelegt werden könnte.

Wir stellen es uns vom Grundsätzlichen so vor, daß eine Küstenwache neuer Art einen Mann oder eine Frau, die dort hineingeht, einen Küstenwachgrundlehrgang zu absolvieren hat, der aufgabenübergreifend ist, der sowohl polizeiliche -, fischereiaufsichts-, SAR – und, und, und Wissens Elemente beinhaltet, also eine breite Basis legt. Darauf – als Module – werden dann die jeweiligen Fachlehrgänge draufgelegt, die man dann auch mit Spezialisierung verbindet, wie Hubschrauberpilot, Fischereiaufsichtsexperte, Zollexperte und so weiter.

Es wird vorgeschlagen – ähnlich wie in der US Coast Guard -, einen Austausch, einen Wechsel zwischen Marine und Deutscher Küstenwache zu machen. Keine Vermischung in der Organisation, keine Vermischung in der Führung, aber sehr wohl einen Wechsel von der einen in die andere Institution. Es wird weiter vorgeschlagen, andere Ausbildungseinrichtungen zu nutzen – bei der Marine wäre das die Marinetechnikschule in Stralsund-Parow, die Marineoperationsschule in Bremerhaven, zum Beispiel für Ordnungs- und Navigationsexperten, beziehungsweise die Fachhochschulen und Fach-

schulen für Seefahrt und die Polizeiausbildungseinrichtungen.

Last not least ein Wort noch zur Instandsetzung und zur Instandhaltung. Es erscheint selbstverständlich, daß eine Küstenwache neuer Art ihre Schiffe und Boote natürlich unter Nutzung der Marinearsenalkapazität, die ja bereits besteht, kostengünstig instandsetzen und instandhalten kann. Bezogen auf die fliegenden Waffensysteme denke ich hier durchaus an die entsprechende Instandsetzung in Instandsetzungseinrichtungen der Luftwaffe, die das auch in Pilotfunktion für die Marine macht. Das nur als ganz kurzer Ansatzpunkt zum Instandsetzungs- und Instandhaltungsbereich.

Damit, Herr Dr. Hinz, wollte ich dieses Statement beenden, wenn Sie gestatten.

Vorsitzender: Schönen Dank, Herr Hellwinkel, das war ein sehr ausführliches Statement, aber ich glaube, es hat uns allen geholfen, Ihre Vorstellungen genauer kennenzulernen. Und wenn Sie es schriftlich noch einmal dem Ausschuß zur Verfügung stellen können, wären wir Ihnen sehr verbunden. Ich trete dann in die Fragerunde ein, wenn Herr Hellwinkel wieder Platz genommen hat. Herr von Hielmcrone!

Abg. Dr. von Hielmcrone: Herr Hellwinkel, Sie haben uns ja nun sehr ausführlich diesen Apparat geschildert, der nach Auffassung des Nautischen Vereins Nordfriesland notwendig wäre. Wäre das nicht sinnvoll, dann im Rahmen einer europäischen Lösung – das ist ja ein sehr großer Apparat, den Sie da anstreben – zu etablieren, jedenfalls aber im Rahmen einer internationalen Lösung – mindestens für die Deutsche Bucht - unter Zuhilfenahme von Belgien, den Niederlanden, der Bundesrepublik und Dänemark?

Hellwinkel: Selbstverständlich ist das ein weiterführender Gedanke, daß wir also nicht bei einer nationalen Lösung hängenbleiben müssen, nur – wir sind zur Zeit sehr am Anfang, und ich halte es eigentlich aus organisationstechnischen Gründen für sinnvoll,

daß man modular aufbaut, von unten nach oben. Wenn wir von vornherein in eine Euro Coast Guard – ich kenne die Idee von Herrn von Wechel natürlich - gehen, sehe ich die Gefahr, daß wir in unseren eigenen nationalen Befindlichkeiten, in dem schwierigen Arbeitsbereich Verfassungsänderung, Gesetzesänderung, Verwaltungsübereinkommen in eine bestimmte Richtung gezwängt werden können, die dann von Brüssel entschieden wird, aber nicht mehr von den Kommunen, aber insbesondere von den Länderparlamenten und vom Bundestparlament. Das ist einer der entscheidenden Gründe für uns gewesen, warum wir sagen, wir müssen erst einmal im eigenen Beritt unsere Struktur finden.

Ich weiß natürlich, daß die Franzosen in aller Regel sehr durchsetzsig sind mit dem, was sie machen, und sie haben etwas Besseres als wir. Das gibt es eindeutig. Aber ich habe – glaube ich – gehofft, deutlich zu machen, warum ich das französische Modell für nicht zweckmäßig halte, weil es militärische Aufgaben und zivile Aufgaben der Küstenwache vermischt, und weil in besonders schwierigen Lagen eben doch wieder der Führungswechsel – nämlich zu dem Marinepräferkten hin – erfolgt. Wir sollten uns solche Strukturen nicht aufzwingen lassen, sondern wir sollten im eigenen nationalen Beritt hier zunächst einmal zu einer nationalen Lösung kommen, die wir dann allerdings in eine europäische Lösung integrieren sollten.

Zeitparallel halte ich es allerdings für wichtig, daß wir unsere – sich verdichtenden Vorstellungen – dann an die geeigneten Institutionen in Brüssel geben. Das sehe ich allerdings auch so, Herr von Hielmcrone.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Danke schön, ich habe keine weiteren Fragen.

Vorsitzender: Herr Schlie?

Abg. Schlie: Danke, ich auch nicht.

Vorsitzender: Herr Hentschel?

Abg. Hentschel: Mir ist noch nicht ganz klar, wer On-Scene-Commander wird, aber ich verzichte auf weitere Fragen.

Hellwinkel: Der On-Scene-Coordinator also direkt auf See? Das ist eine Entscheidung. Der On-Scene-Commander, wir nannten das in der Marine früher – ich hoffe, ich langweile Sie nicht zu sehr mit diesen Bezügen – den On-Scene-Commander Search and Rescue, also das ist praktisch das gleiche.

Der verantwortliche Offizier der Küstenwache entscheidet, denn er hat ein Lagebild vor sich. Ich habe Ihnen jetzt nicht auseinandergesetzt - das ist wohl selbstverständlich -, daß man ein Großlagedisplay hat, und daß jeder dieser Duty-Officers, wie ich sie genannt habe, diensthabend seinen PC hat, wo er das schaltet, was er braucht. Das ist ja state of the art. Daß man also hier sagt, der betreffende -, das geeignetste Schiff, was sich vor Ort im Raum befindet, in dem beispielsweise ein SAR-Einsatz gemacht wird, wird vom Diensthabenden der Küstenwache, beziehungsweise vom Kommandeur der Küstenwache per Anordnung dazu gemacht. Das geeignetste Schiff nach der Ausrüstung – vielleicht sogar nach der Erfahrung – und nach den Lageumständen, wie sie bestehen. Das darf nicht fixiert werden, sondern das muß aus der Lage heraus entschieden werden.

Abg. Hentschel: Keine weiteren Fragen.

Vorsitzender: Herr Kubicki?

Abg. Kubicki: Also, ich habe sehr aufmerksam und nachdenklich Ihren Vorschlägen gelauscht, in der Zeitschiene meines eigenen Lebens noch einmal versucht nachzuvollziehen, wann wir soweit sind, daß das umgesetzt wird. Das werde ich möglicherweise nicht mehr erleben. Aber wenn ich Sie richtig verstanden habe, dann ist es möglicherweise auch ein Strukturproblem. Möglicherweise aber auch ein Problem des Handelns der Personen innerhalb der bestehenden Strukturen, denn am Anfang der Veran-

staltung hatte das ZMK ja alle Möglichkeiten eigentlich.

Also ich habe heute morgen hier gehört, Herr Hellwinkel, daß beispielsweise On-Scene-Commander das Schiff wurde, das als erstes da war, und das gerade mal nicht beschäftigt war, diese Funktion weiter übernehmen sollte. Das entschied sich einfach von selbst – irgendwie entwickelte sich das auf hoher See. Und der Kapitän der „Neuwerk“ hat uns erzählt, daß er zwar 16 Leute an Bord hatte, aber daß er keinen an Bord hatte, der anschließend auf einen Havaristen gehen kann, um ein Schleppgeschirr möglicherweise aufzunehmen, weil er alle 16 Leute braucht. Im Zentralen Meldekopf ist keiner auf die Idee gekommen, daß er vielleicht doch noch einmal eine andere Person brauchen könnte, die dann auf den Havaristen übersteigen sollte, genauso wie im Zentralen Meldekopf keiner auf die Idee gekommen ist – offensichtlich -, mal nach Hubschrauberkapazitäten zu fragen.

Das heißt – meine Frage an Sie ist eigentlich: Glauben Sie, daß eine Veränderung der Struktur per se schon dazu führen würde, daß dieses mentale Problem, daß Leute ihre Aufgaben im Zweifel nicht so sehen, wie ich sie im nachhinein eigentlich sehen würde, und wie ich mir das in meiner kindlichen Naivität immer vorgestellt habe, daß dieses so sei, daß dieses mentale Problem damit gelöst würde?

Hellwinkel: Also, Herr Kubicki, ich bin der Meinung, Sie müssen das eine tun, ohne das andere zu lassen. Es geht natürlich auch um die handelnden Personen und ihre Qualifikationen, die Art und Weise, wie sie ihren Dienst ausgeübt haben. Nur das ist – glaube ich – nicht der Punkt, der Fragen an mich, also eine persönliche Wertung zu geben. Ich habe die, aber ich meine, daß wir durchaus hier eine berechtigte Frage zu stellen haben, daß wir aber auch Folgerungen ziehen müssen, ob das unübersichtliche Beziehungsgeflecht – gröber ausgedrückt, Wirrwarr – mit unklaren Entscheidungsstrukturen nicht auch

einen erheblichen Beitrag dazu geleistet hat, daß die „Pallas“ jetzt in der Westerbrandung liegt.

Abg. Kubicki: Sehen Sie, möglicherweise ist dies auch wieder einer dieser Versuche davon abzulenken, daß bestimmte Fragen gar nicht gestellt werden. Das ZMK hatte all die Möglichkeiten, die Sie beschreiben. Niemand hätte den Leiter des ZMK gehindert zu sagen: Wir brauchen jetzt von der Firma WIKING einen Hubschrauber mit so und so viel -. Niemand hätte den Leiter des ZMK gehindert zu sagen: Wir brauchen jetzt – holt sie mit dem Hubschrauber ab von der „Oceanic“, vier Leute, die auf die „Pallas“ gebracht werden. Niemand hätte ihn gehindert, und möglicherweise „verpieseln“ sich – möchte ich mal sagen – einige der Entscheidungsträger jetzt hinter bestimmten Strukturen, um zu sagen: Wenn wir die ändern, ändern wir das Problem. Möglicherweise hatten sie auch nur Angst, Entscheidungen zu treffen, weil sie immer in ihrem Kopf hatten, dann kommt einer und sagt: Das kostet aber Geld! Und dieses Problem, daß einer kommt und sagt: Das kostet aber Geld, hätten wir bei einer einheitlichen Führung – so wie Ihnen das vorschwebt – auch, vielleicht sogar noch viel manifester als jetzt, weil sich anschließend dann keiner verstecken könnte hinter den Büschen der mangelnden Organisation. Verstehen Sie mein heimliches Rufen?

Hellwinkel: Ich sehe den Punkt durchaus, Herr Kubicki. Die persönliche Verantwortung – ich habe ja selbst in einem Punkt Herrn Zacher direkt genannt. Wenn er hier vor diesem Ausschuß gesagt hatte, daß also mindestens zwei Stunden Zeit verloren gegangen sind, weil eine Meldung beim BGS hängen geblieben ist. Das ist ein Arbeitsplatz, der genau vier Meter entfernt ist von dem des Zentralen Meldekopfes, dann ist das natürlich durchaus eine Sache des persönlichen Versagens. Aber die Führungsstrukturen – wie sie bestehen – begünstigen das in erheblichem Maße, denn dort arbeiten Leute wirklich im Rahmen ihrer Zuständigkeiten.

Es ist keine einheitliche Führung da, die dann auch einheitliche und zusammenfassende Verantwortung übernehmen könnte. Was ich hier sehr vermißt habe, ist das, was ich in meinem Schriftsatz als „running estimate“ bezeichnet habe, was also im Polizeibereich - und natürlich auch im Bereich der Streitkräfte - gang und gebe ist in solch kritischen Situationen, daß eine fortlaufende Lagefeststellung, Lagebeurteilung und Entschlußfassung durchgeführt wird, und zwar von den dazu berufenen kompetenten Leuten, die dann anschließend aber auch in Person dafür gerade stehen müssen und es nicht verschieben können auf andere Schultern.

Ich glaube, daß also eine eindeutige und klare Führungsstruktur Verantwortungsgefühl stärkt, und zwar in ganz erheblichem Maße.

Vorsitzender: Frau Spoorendonk?

Abg. Spoorendonk: Also, ich bin auch noch dabei, das Ganze ein bißchen zu verdauen. Im Moment schwebt mir so eher das Bild des Schachspiels vor, aber das ist - weiß ich - etwas ungerecht, und von daher bin ich Ihnen auch dankbar, daß wir das schriftlich bekommen, denn einiges wird man ganz sicher dann auch umsetzen können und umsetzen müssen. Aber meine Frage ist eigentlich: Wie oft soll so eine - na, wie soll ich das denn jetzt nennen? - so ein Konzept eigentlich - Ihrer Meinung nach. Wie oft würde so ein Konzept in Anwendung treten pro Jahr - so einmal über den Daumen gepeilt?

Hellwinkel: Ich weiß nicht, ob wir jetzt in Gefahr geraten, einen ganz bestimmten Punkt, über den wir hier sprechen - den Namen trägt dieser Ausschuß ja -, das „Pallas“-Ereignis, zum Maßstab dieser Zählung zu machen. Davor würde ich ein bißchen warnen wollen. Es ist ja die Vielzahl oder die Gesamtheit der Aufgaben, die wahrzunehmen ist. Wir haben eine Reihe von Fällen mit Mehrfachproblematik - „Ruby XL“, „Pallas“ ist eine solche gewesen. Wir haben eine Legavalküste hier, wir

haben eine sehr schwierige Küste, wir haben sehr schwierige nautische Verhältnisse - vor allem im Nordseebereich. Die Sturmrichtung steht auf unsere Küste hier, und ich bin beinahe versucht - gestatten Sie mir das zu sagen -, mich auf Karl-Friedrich Gauß zurückzuziehen, der einmal gesagt hat: „Eine übergroße Genauigkeit in Zahlen weist auf mathematische Unbildung hin.“ Die will ich Ihnen nicht vorwerfen - ganz bestimmt nicht - aber es ist sehr schwierig,

(Heiterkeit)

es ist wirklich sehr sehr schwierig, hier - sagen wir mal - ein konkretes Zahlenwerk zu entwickeln, weil es nämlich einmal durchaus gehäuft auftreten kann, und dann kann es einmal - genau wie mit der Feuerwehr - auch sein, daß es eben nicht auftritt, und keiner von uns kommt auf die Idee, deshalb die Feuerwehr abzuschaffen.

Abg. Spoorendonk: Das ist richtig, aber natürlich - wenn Sie so eine Vision entwickeln - dann beziehen Sie sich auch auf irgendwelche Erfahrungen. Und ganz konkret ist das jetzt die Erfahrung mit der „Pallas“-Havarie. Und meine Frage bezog sich natürlich ein bißchen indirekt darauf, daß hier ein großer Apparat aufgebaut wird, der dann vielleicht - ja, ja, ich habe Ihre Argumente noch im Kopf -, den man dann vielleicht auch ein bißchen differenzierter sehen können. Das war eigentlich mein Anliegen, zu sagen, wie oft sollte so etwas denn eigentlich so in Anwendung treten? Gleichzeitig - denke ich - haben wir hier im Ausschuß erfahren, daß ja die Menschenrettungsseite durchaus ja sehr gut gelaufen ist, und daß diese Strukturen auch sehr optimal funktionieren.

Hellwinkel: SAR ist aus einem ganz besonderen Grund gut gelaufen, aus einem Zufall heraus. Wir hatten den Fregattenkapitän Dienst, den Kommandeur der fliegenden Gruppe des Mit freundlichen Grüßen V auf Inspektionsreise - ich nehme an, Sie haben Herrn Dienst hier gehört - in Helgoland, und es waren Hubschrauber, die hier diese Rettungsaufgaben vollziehen mußten, weil auf-

grund der Wettergegebenheiten Schiffe – und aufgrund des Feuers auf dem Havaristen Schiffe - nicht eingreifen konnten. Es zeigt sich also hier schon sehr eindeutig, daß also bei bestimmten Lageumständen Hubschrauber ein völlig unverzichtbares Rettungsmittel sind.

Aber gestatten Sie mir, Frau Spoorendonk, daß ich noch auf den ersten Punkt zurückkomme. Sie sagen, es wird hier eine große Institution aufgebaut. Sie ist mit Sicherheit um viele viele Köpfe kleiner als das, was wir beim MRCC in Bremen haben, was wir bei der SAR-Leitstelle in Glücksburg haben, was wir beim BGS in Neustadt haben, was wir beim Zentralen Meldekopf in Cuxhaven haben, die parallel im Grunde genommen am gleichen Stück in vielfältiger Weise arbeiten. Außerdem ist ja Fischereiaufsicht Länderangelegenheit, das haben dann noch mal die einzelnen Bundesländer für sich, und bei den Wasserschutzpolizeistäben, die müßte man im Grunde genommen in dieses Kalkül ebenfalls hineinziehen. Wir sind ganz im Gegenteil zu dem, was Sie befürchten –, und ich würde sagen, die Befürchtung wäre schlimm, wenn sie berechtigt wäre, denn es war eine unserer Hauptaufgaben, darüber nachzudenken: Wie können wir Führung reduzieren auf eine einzige Institution mit einem scharfen Personalschlüssel, klaren Verantwortungen, um die Vielzahl der Führungen mit der Vielzahl von Personal zu reduzieren auf eine effektive Organisation? Wir alle wissen – kennen den Grundsatz: Man braucht – wohl auch im parlamentarischen Raum – ein Gremium nur groß genug machen, um es ineffektiv zu machen. Das ist ja ein allgemeiner Lebensgrundsatz, den können wir alle vor- und rückwärts beten.

Je kleiner und überschaubarer, je direkter die Meldewege sind, desto einfacher wird es. Und hier geht es – ich wiederhole immer noch einmal – hier kommt es ja auf zeitkritische Handlungsweisen an. Deshalb eben: Eine einzige Führung, direkte Wege und nicht mindestens fünf verschiedene Führungsinstanzen, die wir zur Zeit haben. Ich

habe die Wasserschutzpolizei jetzt noch gar nicht mit eingerechnet.

(Abg. Kubicki: Die spielt ja auch keine Rolle!)

Ja, gut! Sie soll ja mit aufgehen. Ich warne auch davor, daß wir – wenn ich das von mir aus noch einmal sagen darf – ich warne darauf, zu frühzeitig darauf hinauszugehen, was also mir von einem Abgeordneten – allerdings im Bundestag – bekannt ist, der bereits jetzt Überlegungen anstellt, wo also dieses Hauptquartier – nenne ich es jetzt einmal hier vereinfachend – der Deutschen Küstenwache hinkommt. Das ist eine völlig nachrangige Frage zum gegenwärtigen Zeitpunkt.

Vorsitzender: Herr Benker?

Abg. Benker: Also, ich will vorwegschicken, daß ich Ihre Visionen teile, daß das anzustreben ist, habe aber die gleichen Bedenken wie Herr Kubicki, weil ich alleine, um das Küstenwachzentrum zu erstellen, die Verhandlungen mit erlebt habe, um Wasserschutzpolizei und BGS unter einen Hut zu bringen. Das nur vorweg.

Aber für Ihre Vision haben Sie zwei Beispiele angeführt, die mir nicht schlüssig sind. Und zwar wenn Sie den 25.10. und den 27.10. nehmen. Dort gab es keinen Führungswechsel, sondern dort war das noch eine lineare Struktur, Sie haben das ausgeführt, und dort war für mich eigentlich der Bruch in der Form, daß es menschliches Versagen war. Wenn der BGS anruft und mitteilt – und im ZMK, was Herr Zacher – Sie hatten den Namen genannt – ja auch zugegeben hat, die Meldung entweder verschlampt oder ihr keine Bedeutung beimißt, dann können Sie eine Struktur aufbauen, wie Sie wollen, wenn im entscheidenden Augenblick jemand das „by running estimate“ unterschätzt und sagt, das sei nicht so wichtig, weil die abgeborgten worden sind, dann kann man das nicht mit Führungsänderung beheben, sondern dann muß man konzidieren,

daß hier menschliches Versagen eben auch wirkt. Teilen Sie diese Auffassung?

Hellwinkel: Ich glaube, ich hoffe jedenfalls, mich gegenüber Herrn Kubicki ja schon verständlich geäußert zu haben. Ich bezweifle keinesfalls, daß es persönliches Versagen gegeben hat. Ich wollte einfach nur – oder wir wollten im Nautischen Verein, in dem Brain-storming, was wir gemacht haben – wir haben uns überlegt: Ist es das wirklich, ist das die ideale Organisation, die solches menschliches Versagen fördert, oder gibt es Organisationen, die dieses menschliche Versagen durch geeignetere Führungs- und Organisationsstrukturen vermindern? Das war die Fragestellung, die wir uns gemacht haben. Die Tatsache, daß hier Menschen auch versagt haben, gestehe ich zu. Ich bin auch der Meinung, auch in einer guten Organisation wird das möglich sein. Das ist überhaupt nicht in Zweifel zu stellen, aber die Chance, daß es in einer guten Organisation passiert, ohne daß es bemerkt wird, die allerdings halte ich für geringer als bei einer unübersichtlichen Organisation, die solche Schwierigkeiten geradezu hervorruft und dann aber auch verdeckt.

Abg. Benker: Und zwar beim On-Scene-Commander SAR haben Sie häufig durchaus auch einen Führungswechsel, und zwar in der Form, daß Sie - je nach den Kommunikationsmitteln, die Sie zur Verfügung haben – einen Wechsel deshalb herbeiführen müssen, weil manchmal nur ein Schiff vor Ort ist, zunächst einmal logischerweise, und daß alle ankommenden Zusätzlichen informiert und insofern auch von Glücksburg – so ist es mir jedenfalls schon mal gegangen – eingeteilt werden als On-Scene-Commander. Dann stellt sich heraus, daß nachfolgende Schiffe oder eins der anderen Einheiten hat die besseren Fernmeldeverbindungen und wird neuer On-Scene-Commander. Also dieser Wechsel ist doch durchaus auch drin, wenn die Zentralen das einteilen, so wie Sie das vorhin Herrn Hentschel gegenüber geäußert haben.

Hellwinkel: Wir sind fast im Bereich eines Führungsgrundsatzes jetzt. Wenn es zwingend notwendig ist, weil einfach Ausrüstungs- oder vielleicht auch Erfahrungs- und personelle Möglichkeiten auf einem anderen – neu hinzugekommenen – Schiff so viel besser sind als bei dem bisherigen On-Scene-Commander, der die gesamte Lage ja im Kopf und auch auf dem Plot hat, beziehungsweise im Flugzeug hat, dann wird man dies tun müssen. Vor allem wenn es sich um längere Aufgaben handelt.

Man wird aber dies sehr genau abwägen und nur dann machen, wenn es zwingend gute Gründe dafür gibt, denn in dem Moment eliminiert man ja denjenigen oder diejenigen, die im Lagebild stehen aus der Führungsverantwortung heraus. Und das ist nachteilig. Das hat sich immer wieder als nachteilig gezeigt. Es gibt übergeordnete Gründe – nehmen wir mal an, ein kleines Fahrzeug hat die Sache gemacht, und jetzt kommt eines hinzu, was also von den Plotmöglichkeiten, von den Fernmeldemöglichkeiten, von den Navigationsmöglichkeiten ganz anders ausgestattet ist. Da muß die Führung drüber nachdenken, und ich halte es für völlig unmöglich zu sagen, also eine Standardregel zu finden. Diese Entscheidung wird einmal so, einmal anders herum ausfallen.

Abg. Benker: Letzte Frage: Sie hatten eingangs Ihrer Ausführungen Australien genannt, dann aber nur auf die US Coast Guard abgehoben. Ist das deckungsgleich, oder sind die noch besser als die US Coast Guard?

Hellwinkel: Nein, die Australier – das war der Versuch, ein bißchen Heiterkeit hier herein zu bringen, daß einfach auch am anderen Ende darum gekämpft wird, verschiedene Institutionen in einer straffen Organisation zusammen zu führen, und das ist jetzt eben Australian SAR, so nennen sie sich, wo fliegende und schwimmende Systeme unter einer einzigen Führung zusammengefaßt werden und dann den Such- und Rettungsdienst im Pazifik, im Indischen Ozean und im südlichen Ozean durchführen.

Wir sind auch in der interministeriellen Arbeitsgruppe ja alle in der gleichen Richtung. Wir haben versucht, eine Vision zu bringen, wie man eine definitive, eine endgültige Lösung anvisieren sollte, und ich habe mich nicht umsonst auf eine Orientierungshilfe – möchte ich mal sagen – für diese Überlegungen herangezogen, von der ich weiß – und viele von Ihnen auch, die die Vereinigten Staaten kennen -, daß es sich buchstäblich über 200 Jahre bei allen Veränderungen der Technik hin bewährt hat. Das ist einfach lohnenswert, sich das anzugucken.

Deshalb ist mein Vorschlag ja auch gewesen, in Schriftsätzen, daß sich der Ausschuß beziehungsweise die Arbeitsgruppe der Regierung des Landes Schleswig-Holstein beziehungsweise des Bundesverkehrsministers einmal eine Reise in die USA zum US Coast Guard Command machen sollte. Dafür steht zur Verfügung das Office of International Affairs. Ich habe Ihnen in der Ergänzung vom 21.2. sogar die Adresse dazu geschrieben, die steht da drin. Sie können es im Internet im übrigen auch abfordern, auch die steht da drin – da ist eine Erstinformation drin -, und ich darf Ihnen versichern, meine Damen und Herren, wenn Sie das Auswärtige Amt beziehungsweise das Bundesverteidigungsministerium anschreiben, dann wird Ihnen eine recht aktuelle Bewertung der US Coast Guard aus deutscher Sicht gegeben. Das ist Aufgabe unseres Marineattachés dort, das ist auch Aufgabe gewisser Dienste, die auch bei Freude sind, sich um diese Dinge zu kümmern, und insofern können Sie dort kompetente Auskunft erhalten.

Die Australier sind also – ich habe eher den Gegensatz gewählt zu den Franzosen, weil ich davor warne, militärische Dinge, die von der Marine zu handeln sind, zu vermischen mit Dingen, die vom Grundsatz her ziviler Natur sind. Und deshalb auch meine Meinung – ich weiß, meine Teilstreitkraft wird mich schlachten -, wenn ich den Vorschlag gemacht habe, SAR ist keine militärische Aufgabe. Es ist eine Aufgabe, die in den Vereinigten Staaten ganz klar der Küstenwa-

che zugeordnet ist – auch bei anderen -, und deshalb muß man überlegen, ob etwas, was früher bei einer solchen Institution wie der Marine war, nun auf Dauer und Ewigkeit bleiben muß, wenn man sich über neue Strukturen Gedanken macht.

Abg. Benker: Aber bei der US Coast Guard war ich schon, deshalb habe ich nach Australien gefragt. Da war ich noch nicht.

Vorsitzender: Herr Kubicki hat das Wort.

Abg. Kubicki: Ich möchte ja sagen, daß es – nachdem wir schon nicht in die Nordsee dürfen – eine ausgesprochen gute Idee ist. Aber Scherz beiseite. Ich komme –

Hellwinkel: Herr Kubicki, ich schlage auch noch vor – entschuldigen Sie mich, daß ich Ihnen ins Wort gefallen bin, ich darf das eigentlich nicht, aber es ist eine Ergänzung. Ich habe auch vorgeschlagen, daß man sich entweder Fachkompetenz vom Befehlshaber der Flotte hierher holt, um die Funktion des „Duty Commander“ und des „Duty Officer“, die ja hier in diesem kleinen Diagramm praktisch deckungsgleich sind, weil sie einfach gut sind – das hängt gar nicht mit militärisch zusammen -, daß man sich die hierher holt, oder daß der Ausschuß einmal ins Flottenkommando geht und sich entsprechend instruieren läßt und sich dort eine Information gibt. Ich bin davon überzeugt, daß der Herr Befehlshaber der Flotte, Admiral Horten, dies sehr gern machen wird.

Und Sie geben Ihre Zielvorstellungen, Grundsätze der Organisation beziehungsweise was im Lagezentrum geschieht - selbstverständlich werden Sie im Lagezentrum anwesend sein dann -, und dann wird Ihnen eine Lage gegeben, so daß Sie die Dinge, die ich hier teilweise beleuchtet habe, jetzt aus dem Sektor Küstenwache – wenn Sie das umsetzen, daß das einfach etwas praxisnäher wird. Das wäre also ein nationaler Vorschlag, der allerdings noch nicht so weit reicht wie Washington D.C., aber Meierwyk ist ja auch etwas.

Vorsitzender: Aber trotzdem! Der Abgeordnete Kubicki wollte Ihnen noch eine Frage stellen, Herr Hellwinkel.

Hellwinkel: Ja!

Abg. Kubicki: Doch, doch! Mein Eindruck in diesem Ausschuß nach diesen vielfältigen Aussagen ist ja der, daß es dort, wo es eigentlich eine Lage hätte geben sollen, gar keine Lage gab, so wie Sie sie sich vorstellen. Also, die hatten alle irgendwie keine Lage. Aber deshalb komme ich nochmals zu meiner Frage, die eigentlich darauf hinausläuft. Wenn ich Sie richtig verstanden habe, würde es doch reichen, im Ernstfall – ich will das Wort Katastrophenfall gar nicht gebrauchen –, in einem Fall, in dem die von Ihnen so gedachte Küstenwache anzusprechen wäre, weil die Küste zu schützen wäre, wodurch auch immer. Durch einen Frachter, daß Menschen in Gefahr sind, daß dann im ZMK jedenfalls, dieses ZMK die Befugnis erhalten würde, nachdem es immer auf dem aktuellen Stand ist, wo sich jedes Fahrzeug befindet, welche Kapazität jedes Fahrzeug hat, jedes Luftfahrzeug, jedes Wasserfahrzeug, wo man im Zweifel anrufen muß, damit man die geeigneten Leute bekommt.

Wenn es das weiß, wovon ich ausgegangen bin, es wüßte es eigentlich schon. Wenn man dann die Befugnis schaffen würde, die rechtliche Befugnis schaffen würde, daß dieses ZMK ungeachtet der sonstigen Regelungen, Länder, Kreis, Kommune oder Bund Zugriff zu nehmen auf die jeweiligen Einheiten und zu sagen: Ich brauche dich jetzt und in zwei Stunden an dem Ort, und ich Sorge dafür, daß du so und so verlastet wirst, dann würde das doch im Zweifel reichen, die Probleme zu bewältigen, vor denen wir gegenwärtig stehen oder gestanden haben.

Dann brauche ich doch keine neue Organisationsstruktur, die im Prinzip dazu führt, daß sie größer wird als sie möglicherweise sein müßte.

Hellwinkel: Ich möchte hier noch einmal widersprechen, Herr Kubicki, sie wird klei-

ner. Sie wird kleiner, weil wir eine Vielzahl von Aufgaben – nehmen wir mal ein kleines Beispiel. Die Fahrzeuge der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger sind nur tätig in diesem Zusammenhang. Sie führen keine anderen Aufgaben durch. Wenn wir aber eine Mehrfachbelegung der Einheiten haben, die mehrere Aufträge gleichzeitig durchführen, weil auch die Leute entsprechend ausgebildet sind, dann kann man zweifellos Fahrzeuge einsparen. Genauso wie ich ja wieder gesagt habe: Man kann von den vier genannten Führungszentralen drei einsparen durch diese Organisation.

Ich sehe im Gegenteil sogar einen erheblichen Synergieeffekt, was Einsparung von Fahrzeugen anbetrifft, nicht nur bei der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger – wir haben. Das muß dann durchgeschüttelt werden. Wieviel brauchen wir eigentlich, wenn wir Fahrzeuge mit mehreren Aufgaben fahren lassen und einige Spezialisten, die wir uns chartern können, wie die „Oceanic“ jetzt, dann stellt sich für mich die Frage eines folgenden Planungsschritts. Sehr wohl gehe ich mal von der Erwartung aus, daß wir auf eine geringere Zahl von Fahrzeugen kommen, die wir hier an unserer Küste zwischen Borkum und Usedom benötigen, als die, die wir jetzt haben. Davon gehe ich allerdings sogar fest aus. Nur das ist eben ein eigener Planungsschritt. Jeder ist jetzt als Spezialist tätig. Die Fischereiaufsicht, die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger, die Wasser- und Schiffschutzpolizei, die Fahrzeuge der Wasser- und Schiffsverwaltung des Bundes, die Tonnenleger, alle haben sie sehr eng umgrenzte Spezialaufgaben.

Die Wasser- und Schiffsverwaltung des Bundes hat den eigentlichen Beginn gemacht, indem sie jetzt neue Schiffe in Dienst gestellt hat, die die gesamte Schadstoffbekämpfung zusammengefaßt haben auf einer Plattform. Erlauben Sie wieder, daß ich das Beispiel nehme. Wir haben eben Spezialisten – auch in der Marine –, das sind die Minensuchboote, und dann haben wir Fahrzeuge,

die größer sind, wo wir viele Funktionen zusammenfassen, wie die Fregatten.

In einer ähnlichen Weise könnte man bei künftigen Systemen der Küstenwache allerdings eine Vielzahl von Aufgaben aus Bereich Fischereiaufsicht, Bereich SAR, Bereich Wasserschutzpolizei und Bereich Notschleppeinsätze - etwas effektiver als das, was jetzt stattgefunden hat -. Das könnte man durchaus zusammenfassen. Da sehe ich eine Reihe von Einsparungsmöglichkeiten, also nicht nur bei der Führung, sondern auch bei den Fahrzeugen. Jawohl!

Vorsitzender: Frau Spoorendonk?

Abg. Spoorendonk: Ja, also das ist eine interessante Diskussion, und die könnten wir vielleicht auch noch einmal weiter vertiefen, denn diese Frage Einsparungspotential und Straffung und wie das alles heißt, ist natürlich wichtig zu führen. Aber wenn ich daran denke, jetzt auch an die Diskussion um die „Oceanic“ und den Einsatz dieser Mehrzweckbundesschiffe. Da haben wir eine Aussage des ehemaligen Minister Wissmann: Das ist die gute optimale Lösung, und jetzt sehen wir, daß diese Lösung dann doch in Frage gestellt wird. Also mein Ansatz ist immer noch, daß solche Strukturen natürlich dann auch immer wieder in Frage gestellt werden, nämlich dann, wenn Sie mit der Wirklichkeit konfrontiert werden. Wir beschäftigen uns ja wirklich nur mit Möglichkeiten, mit so einer virtuellen Wirklichkeit – im Moment.

Und darum nochmal: Ich fand nämlich, Sie haben nicht richtig auf die Frage des Kollegen Kubicki geantwortet. Wäre es nicht eigentlich sinnvoller sich zu überlegen, wie man diesen Zentralen Meldekopf neu strukturieren, also straffen könnte? Ich weiß nicht, ob Sie dazu noch ein paar Bemerkungen machen können.

Hellwinkel: Wir sind – wie ich meine, ich sehe uns nicht entfernt. Weder Herrn Kubicki noch Sie noch mich. Ich sehe uns auf der gleichen Linie, denn das, was Sie fordern, ist

ja im Grunde genommen das Küstenwachzentrum neuer Art.

Ich darf Ihnen jetzt sagen, daß ich persönlich aus verschiedenen Gründen durchaus es für sinnvoll halte, es in Cuxhaven zu haben, weil nämlich Cuxhaven ganz dicht an unserem gefährlichsten Meer dran ist. Die Außenelbe ist sehr nahe dran. Der Führer – und ich nenne bewußt diesen Begriff – muß vor Ort führen können, wenn er will, und da muß er kurze Wege zu bewältigen können. Die Außenelbe ist mit Sicherheit eine der gefährdetsten Ecken, die wir hier haben an unserer Küste und insofern spricht durchaus vieles, das man seinerzeit den Zentralen Meldekopf und das Küstenwachzentrum dorthin gebracht hat.

Es ist unsere unterste Stufe, daß wir sagen: Bringt diese Durchgriffsrechte. Das ist das Wesentliche, dann ist es nämlich ein wirkliches Küstenwachzentrum. Aber innerhalb des Küstenwachzentrums darf es nicht sein, daß die Fischereiaufsicht – wie Sie wissen -, der BGS und das Wasser- und Schifffahrtsamt Cuxhaven jeder still im Rahmen seiner Zuständigkeiten vor sich hin arbeitet, ohne gemeinsame Führung. Das ist einer der Punkte gewesen, die uns die „Pallas“ beschert hat. Deshalb konnten Dinge liegen bleiben.

Ich stimme Ihnen zu und meine, es wäre ein sinnvoller Zwischenschritt – vielleicht auch einer der pragmatischen und relativ rasch über Verwaltungsvereinbarung zustande zu bekommen wäre, wo wir gar nicht gesetzlich irgend etwas machen müßten, um eine größere Effektivität zu erreichen. Das möchte ich durchaus befürworten. Nur – Sie gestatten es mir nochmal -, ich halte es für einen Zwischenschritt. Einen wichtigen und wahrscheinlich einen der gar nicht umgangen werden kann, in Hinblick auf die endgültige oder optimale Lösung, sondern wir müssen dann auch klar sein und müssen deutlich sein, dann müssen wir auch „B“ sagen.

Wenn wir Cuxhaven so fördern, haben wir auch bei einem späteren Küstenwachzen-

trum der Deutschen Küstenwache im gesamten Sinn, also im optimalen Sinn – Sie nennen es eine Vision -, wie es eben der Coast Guard nachempfunden wird – mit den üblichen deutschen Abstrichen -, dann haben wir eine Vorentscheidung für Cuxhaven getroffen. Das müssen wir dann ehrlicherweise sagen. Ich kann damit sehr gut leben, weil ich das für die – aus geographischen Gründen für die richtige Lösung halte. Aber ich weiß, daß es viele gibt, die sich Hoffnungen machen – schon jetzt -, daß ein solches Küstenwachzentrum eben an ganz andere Orte verlagert wird.

Vorsitzender: Herr Hentschel!

Abg. Hentschel: Für uns ist es natürlich klar, daß es nach Schleswig-Holstein kommt, aber - -

(Abg. Kubicki: Das wüßte ich aber, Herr Hentschel, es soll doch funktionieren! – Heiterkeit)

Hellwinkel: Es spricht auch vieles für Bremen, weil in Bremen eben die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger – hat eine vorzügliche Führungseinrichtung.

Abg. Hentschel: Also eine Anmerkung: Mein Eindruck ist, daß das MRCC in diesem Fall die Struktur war, die am besten funktioniert hatte – aus dem, was ich hier mitgekriegt habe. Wahrscheinlich deswegen – das ist meine Vermutung -, weil sie ständig etwas zu tun hat. Weil Seenotrettungsfälle treten regelmäßig auf und häufig -

Vorsitzender: Bitte den Sachverständigen, Herrn Hellwinkel, zu fragen!

Abg. Hentschel: Das ist meine Einschätzung. Wenn das Problem bei der ZMK ist, daß die Fälle doch sehr selten auftreten, und von daher so eine Struktur, die relativ selten was zu tun hat wahrscheinlich auch eher dann nicht akut so ständig am Ball ist. Insofern ist die Idee – Sie haben doch -. Herr Hellwinkel, Sie haben doch auch einen Vorschlag vorgelegt, der hier als Umdruck

14/3123 uns zugegangen ist vom Deutschen Nautischen Verein, nein, das ist von Hamburg, das ist eine andere.

Die haben vorgeschlagen, schlicht eine Vereinbarung zu machen, um eine gemeinsame Koordinations- und Leitstelle herzustellen. Das heißt, die gesamten Leitstellen zusammenzufassen, und die haben die Zugriffsbefugnisse. Es geht ja gar nicht um die Strukturen, sondern die haben schlicht das Recht, dann die Hubschrauber, die Flug-, die Schiffe und so weiter, das was ist, einzusetzen, so daß das, was Sie eigentlich haben wollen, nämlich daß jemand zuständig ist und das Ganze einsetzt, wenn ein entsprechender Fall eintritt, gegeben ist. Das scheint mir relativ rasch

(Hellwinkel: Doch, ich stimme zu!)

umzusetzen zu sein, und scheint mir von der Zielsetzung her – die Rationalisierungseffekte sind auch gegeben, weil man die gesamten Zentralen zusammenfaßt zu einer, und es hat den Vorteil, daß man nicht neue Strukturen aufbaut, von denen wiederum keiner weiß, welche Erfahrungen damit gemacht worden sind, denn man kennt ja die Erfahrungen immer nur hinterher.

Hellwinkel: Ich glaube im übrigen, daß das ja sehr nahe dran war an dem, was auch Herr Kubicki gesagt hat. So habe ich es jedenfalls verstanden, daß man also eine vorhandene Struktur in der Entscheidungsbefugnis und in der Führungsverantwortung stärkt. Eindeutig!

(Abg. Kubicki: Wir wollen ja nicht, daß das morgen noch einmal passiert!)

Hellwinkel: Ja, genau! Das eine reicht ja eigentlich von den Dingen. Es ist übrigens die zweite. Die „Pella“ liegt ja kurz dahinter. Die liegt schon seit 1964 da, und wir haben viele Freunde in Amrum, die natürlich gefragt haben, warum das Schiff jetzt also nun eingesendet werden soll, aber das gehört nicht hierher, das ist ein anderes Thema.

(Abg. Kubicki: Das macht die See ja von allein!)

Hellwinkel: Ja, die See macht es von allein, das weiß man dort vor Ort schon sein langem.

Vorsitzender: Ja, herzlichen Dank, Herr Hellwinkel. Ich habe keine weiteren Fragen. Ich bedanke mich, daß Sie hier heute so in extenso gegangen sind und wünsche Ihnen noch eine gute Heimfahrt.

Für die Zuhörer die Mitteilung: Der Ausschuß tagt jetzt in interner Sitzung und macht seine Beweisanträge und weitere Angelegenheiten. Bitte deshalb, den Raum zu verlassen.

Schluß: 16:45 Uhr