



Bericht

der Landesregierung

Konsequenzen aus der Havarie „Pallas“

Drucksache 15/ 378

vom 14. September 2000

Federführend ist der Innenminister.

Bericht der Landesregierung Konsequenzen aus der Havarie „Pallas“

1. Einleitung

In seiner Sitzung am 28. September 2000 hat der Landtag den Antrag der Fraktion der CDU „Konsequenzen aus der Havarie „Pallas“ (Drs. 15/378) vom 14. September 2000 angenommen, mit dem die Landesregierung aufgefordert wurde, dem Landtag einen schriftlichen Bericht vorzulegen

- über den Stand der Umsetzungen, die als Ergebnis im Abschlussbericht des „Pallas“ - Untersuchungsausschusses festgelegt worden sind, insbesondere sind die Maßnahmen der Landesregierung in Bezug auf die Landtagsbeschlüsse Drs.14/2695 vom 26. Januar 2000 und 14/2698 vom 26. Januar 2000 darzustellen,
- über den Stand der Umsetzung des Landtagsbeschlusses 14/2515 vom 04. November 1999,
- über den Stand der Umsetzungen der Empfehlungen der Unabhängigen Expertenkommission „Havarie Pallas“, die dem Bundesminister für Verkehr-, Bau- und Wohnungswesen am 16. Februar 2000 vorgelegt wurden,
- über weitere Maßnahmen, die die Landesregierung als Konsequenz aus der Havarie „Pallas“ eingeleitet hat.

In dem Bericht soll auch dargelegt werden, wie sich die Wracksicherungsmaßnahmen aus heutiger Sicht darstellen und ob weitere Beeinträchtigungen des Ökosystems Wattenmeer durch das Wrack der „Pallas“ ausgeschlossen werden können.

Des Weiteren wird die Landesregierung aufgefordert, die in Zusammenhang mit der „Pallas“ - Havarie aufgetretenen Gesamtkosten detailliert und aufgeschlüsselt nach Kostenträgern darzustellen.

2. Zu den einzelnen Fragen:

Im Dezember 1998 ist Prof. Clausen von der Landesregierung mit der Erstellung einer umfassenden Schwachstellenanalyse beauftragt worden. Der Berichtsauftrag enthielt eine Analyse der Abläufe und das Aufzeigen eventueller Schwachstellen in organisatorischer und technischer Hinsicht einschließlich eventueller Kausalzusammenhänge für mögliche Fehlentwicklungen.

Im Abschlußbericht wurden 21 Schwachstellen unterschiedlichster Gewichtung aufgezeigt. Auf Landesebene wurde deutlich, dass die Zuständigkeitsregelungen bei Gefahrenlagen verbesserungsbedürftig sind. Zu den aufgezeigten Schwächen wurden Handlungsempfehlungen abgegeben, die von der Einrichtung eines europäischen Meldekopfes, über eine europäische Leitstelle, über die Reform der ELG, über Manöver bis zur Forschung und Lehre des Katastrophenmanagements an Universitäten reichen.

Das Kabinett hat diese Schwachstellenanalyse am 19. Mai 1999 zur Kenntnis genommen und das Innenministerium gebeten, zusammen mit dem Ministerium für Umwelt, Natur und Forsten in einer ressortübergreifenden Arbeitsgruppe die Befunde und Empfehlungen aus dem Abschlußbericht von Prof. Clausen auszuwerten und in ein Handlungskonzept umzusetzen. Es setzt sich aus Einzelvorschlägen zusammen, die sich im wesentlichen auf kurz- oder mittelfristige Umsetzungen konzentrieren.

Dabei ist zu unterscheiden zwischen den Maßnahmen, die das Land in eigenen Zuständigkeit selbst umsetzen kann und Maßnahmen, die im Zusammenwirken mit dem Bund und den anderen Küstenländern mit oder ohne Rechtsveränderungen erreicht werden können. Die durch die Arbeitsgruppe im Handlungskonzept vorgeschlagenen Aufträge für die Ministerien sind, wie im folgenden dargestellt, weitgehend abgearbeitet.

2.1 Stand der Umsetzung des Landtagsbeschlusses 14/2515 vom 4. November 1999 (Schlepperkapazitäten)

Die Drucksache 14/2515 vom 4. November 1999 enthält die Aufforderung an die Landesregierung, bei der Bundesregierung darauf hinzuwirken, dass der zur Zeit einzige leistungsfähige Hochseeschlepper unter deutscher Flagge, die „Oceanic“, dauerhaft stationiert wird. Weiterhin soll ein Konzept für revierbezogene Schlepper-

kapazität zur Begleitung von großen Tankern entwickelt und realisiert werden, um die Risiken einer Grundberührung so gering wie möglich zu halten.

Mit Schreiben des Ministeriums für Wirtschaft, Technologie und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein vom 9. Dezember 1999 wurde das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen deshalb gebeten, im Hinblick auf die „Pallas“-Havarie einen lückenlosen Übergang für ausreichende Notschleppkapazitäten in der Deutschen Bucht sicherzustellen. Darüber hinaus wurde das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen auch davon in Kenntnis gesetzt, dass der Schleswig-Holsteinische Landtag auch die Bereitstellung zusätzlicher Begleitschlepper („Escort-Schlepper“) für beladene Tanker und Massengutschiffe zur Minimierung des Risikos einer Grundberührung in den engen Fahrwassern der Deutschen Bucht für notwendig hält.

In seiner Antwort vom 22. Januar 2000 hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen mitgeteilt, dass über die Vorhaltung von Notschleppkapazität erst nach Vorlage des Berichts der von ihm eingesetzten unabhängigen Expertenkommission „Pallas“ entschieden werde. Ein zusätzlicher Sicherheitsschutz durch „Escort-Schlepper“ für Gefahrgutschiffe und Tanker in bestimmten Sicherheitszonen wird ebenfalls von dort in Erwägung gezogen. Die Landesregierung unterstützt Forderungen für tiefgangbehinderte Schiffe in der Kadettrinne und anderen gefährlichen Schifffahrtswegen der Ostsee Notschlepp- und Eskortkapazitäten bereit zu halten. Die Expertenkommission empfiehlt in Empfehlung Nr. 7 des am 17. Februar 2000 vorgelegten Berichts, eine dem Risikopotential angemessene Pfahlzugkapazität auch mit kleineren seegängigen Schleppern abzudecken. Die Schlepperproblematik ist seit Sommer 2000 Gegenstand der Beratungen der Teilprojektgruppe 1 „Notschleppkapazität“; sie muss nach Auffassung der Landesregierung kurzfristig gelöst werden.

Als erste Maßnahme wurde der mit der Bugsier-Reederei abgeschlossene Chartervertrag über den Hochseeschlepper „Oceanic“ bis zum 15. April 2001 verlängert.

2.2 Stand der Umsetzungen, die als Ergebnis im Abschlussbericht des „Pallas“-Untersuchungsausschusses festgelegt worden sind, insbesondere die Maßnahmen der Landesregierung in Bezug auf die Landtagsbeschlüsse Drs.14/2695 vom 26. Januar 2000 und 14/2698 vom 26. Januar 2000

Am 18./19. November 1999 wurde am Rande der Innenministerkonferenz ein gemeinsames Positionspapier der Innenressorts der Küstenländer zur Verbesserung

des maritimen Unfallmanagements vereinbart, das am 12. Januar 2000 der Bundesregierung im Rahmen der gemeinsamen Kabinettsitzung vorgestellt worden ist. Kernpunkte zur Verbesserung des maritimen Unfallmanagements sind eine ständig besetzte Leitungsfunktion, die auf der Grundlage eines jederzeit aktuellen maritimen Lagebildes über ein Initiativrecht mit einer einheitlichen Anordnungsbefugnis in komplexen Schadenlagen auf See verantwortlich tätig werden kann. Dafür soll im Einsatzfall die Leitungsfunktion durch die besondere „Aufbau- und Ablauforganisation“ eines Führungsstabes unterstützt werden. In der Empfehlung Nr. 2 der Expertenkommission wird hierfür die Einrichtung eines Havarie-Kommandos vorgeschlagen. Darüber hinaus wird unter der Bezeichnung „Seewache“ (Empfehlung 1) eine Integration aller Aufsichtsaufgaben auf See eingesetzten Schiffe des Havariekommandos empfohlen. Am 15. März 2000 wurde durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen in Zusammenarbeit mit den beteiligten Bundesministerien und den Küstenländern die Einrichtung einer Projektorganisation vereinbart. Insbesondere in dem Teilprojekt 5 werden derzeit die Strukturen einer „Aufbau- und Ablauforganisation“ für ein künftiges Havarie-Kommando auch auf der Grundlage des gemeinsamen Positionspapiers der Innenressorts der Küstenländer und der Empfehlung der Expertenkommission erarbeitet. Parallel dazu werden die Möglichkeiten zum Aufbau einer „Seewache“ geprüft. Übereinstimmend haben die Innenressorts der Küstenländer gegenüber dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen durch das Schreiben des niedersächsischen Innenministers vom 12. September 2000 jedoch zum Ausdruck gebracht, dass gerade der Aspekt eines Notfallmanagements in Form eines Einsatz- und Führungsstabes und klar umrissener Anordnungs kompetenz gegenüber allen beteiligten Institutionen möglichst zeitnah weiterverfolgt und schon vor Abschluss der gesamten Projektarbeit umgesetzt werden sollte. Ebenso hat die Umweltministerkonferenz Norddeutschland auf ihrer Sitzung am 28. Juni in Bremen die Umsätze der Vorschläge der Grobecker Kommission nachhaltig unterstützt und sich für eine deutliche Verkürzung des zunächst vorgegebenen Zeitrahmens von 2 Jahren und der vorgezogenen Umsetzung von Teilergebnissen ausgesprochen.

2.3 Stand der Umsetzungen der Empfehlungen der Unabhängigen Expertenkommission „Havarie Pallas“, die dem Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen am 16. Februar 2000 vorgelegt wurden

Zur Umsetzung der von der Unabhängigen Expertenkommission „Havarie Pallas“ vorgelegten 30 Empfehlungen hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und

Wohnungswesen am 15. März 2000 eine Projektorganisation Maritime Notfallvorsorge eingerichtet, die sich in acht Teilprojektgruppen untergliedert. Diesen sind die 30 Empfehlungen fachlich zugeordnet worden. Der Projektorganisation liegt ein von der Staatssekretärin im Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen vorgegebener Projektauftrag zu Grunde, dem die beteiligten Bundesministerien und die Küstenländer zugestimmt haben. Die Arbeit in den Teilprojektgruppen wird durch die Projektlenkung, in der das Land Schleswig-Holstein durch Vertreter des Innenministeriums, des Ministeriums für Umwelt, Natur und Forsten und des Ministerium für Wirtschaft, Technologie und Verkehr mitwirkt, abschließend bewertet.

2.4 Weitere Maßnahmen, die die Landesregierung als Konsequenzen aus der Havarie „Pallas“ eingeleitet hat

2.4.1 Änderung der Grundsätze für die Zusammenarbeit der Ministerien im Krisenfall, in besonderen Lagen und bei sonstigen Gefahren

Nach den Erfahrungen mit der Zusammenarbeit der Ministerien bei der Bewältigung der Havarie der „Pallas“, hat die Landesregierung Folgerungen für das Krisenmanagement gezogen. Mit der Neufassung der Grundsätze für die Zusammenarbeit der Ministerien im Krisenfall, in besonderen Lagen und bei sonstigen Gefahren vom 13. Juli 1999 hat die Landesregierung berücksichtigt, dass auch das Erfordernis einer ressortübergreifenden Presse- und Öffentlichkeitsarbeit zusammen mit dem interministeriellen Abstimmungsbedarf eine „besondere Lage“ hervorrufen kann. Weiterhin wurde das Verfahren zur Einberufung des für diese Fälle vorgesehenen „interministeriellen Leitungsstabes“ dadurch gestrafft, dass es neben dem Fachressort jetzt auch dem Innenministerium die Befugnisse einräumt, diesen Stab einzuberufen.

2.4.2 Zusammenlegung der Krisenzentrale der Landesregierung mit dem Lagezentrum des Innenministeriums

Die Arbeitsmöglichkeiten des interministeriellen Leitungsstabes der Landesregierung und des Führungsstabes Katastrophenschutz des Innenministeriums sind durch Zusammenlegung der personellen und materiellen Ressourcen zu einem „Gemeinsamen Lage- und Führungszentrum“ im Polizeizentrum Kiel - Eichhof deutlich verbessert worden. Die Kommunikationsmöglichkeiten zu den unteren Katastrophen-

schutzbehörden und die Stabsarbeit sind durch den Einsatz digitaler Rechner und Geräte dem heutigen Stand der Technik angepasst worden.

Vom Ministerium für Umwelt, Natur und Forsten (MUNF) wurde eine neue Alarmordnung erlassen und eine neue Einsatz- und Leitstruktur entwickelt. Mit der von der Expertenkommission empfohlenen Intensivierung der Schulung des Führungspersonals durch Planspiele und Stabsrahmenübungen wurde im MUNF Ende 1999 begonnen.

2.4.3 Konzept zur Information der Öffentlichkeit und der Medien in Besonderen Lagen, Katastrophen und Krisen sowie bei sonstigen Gefahren

Nach dem Handlungskonzept wurde unter anderem die Staatskanzlei beauftragt:

- mit Unterstützung der Pressestellen der Ressorts ein Konzept für die adressatenbezogene Information der Öffentlichkeit sowie der Medien für Besondere Lagen, Katastrophen und Krisen zu entwickeln und vorzulegen. Im Dezember 1999 hat die Staatskanzlei (Regierungspressestelle) ein Konzept zur "Information der Öffentlichkeit und der Medien in Besonderen Lagen, Katastrophen und Krisen sowie bei sonstigen Gefahren" vorgelegt. Das Konzept regelt die Zusammenarbeit der Pressestellen der Ministerien für eine zügige und umfassende Information der Öffentlichkeit bei Krisen und Katastrophen. Die Mitarbeiter der Pressestellen sind inzwischen für die entsprechenden fachlichen Anforderungen geschult worden. Ein Mitarbeiter der Regierungspressestelle ist in Abstimmung mit den vier weiteren Küstenländern beauftragt worden, in einem Teilprojekt der Bund/Länder Arbeitsgruppe zur Umsetzung der sog. "Grobecker-Empfehlungen" mitzuarbeiten. Dem Teilprojekt ist die Empfehlung 13 "Organisation einer professionellen Öffentlichkeitsarbeit" untergeordnet.
- in Zusammenarbeit mit dem Ministerium für Justiz, Bundes- und Europaangelegenheiten im Rahmen der Kooperation mit den Ostseeanrainerstaaten sowie für die Nordsee mit Dänemark und den Niederlanden eine Verbesserung der Zusammenarbeit bei Schadensfällen auf See und eine verbesserte Abstimmung der bestehenden Planungen zu unterstützen. Dementsprechend wurde die Thematik im September 1999 im Rahmen politischer Gespräche der Ministerpräsidentin mit Umweltminister Auken aufgegriffen und stieß auf positive Resonanz. Im Juli 2000 kündigte Dänemarks Premierminister Poul Nyrup Rasmussen an, die deutschen Behörden künftig "umgehend" zu informieren, falls dänische Ölplattformen Verun-

reinigungen der Nordsee verursachen sollten. Darüber hinaus fand eine Erörterung auf Arbeitsebene mit Sonderjyllands Amt statt.

2.4.4 Umsetzung zu den vertraglichen Regelungen zur Organisation und Durchführung der Brandbekämpfung auf Nord- und Ostsee

Drs. 14/2698 vom 26. Januar 2000

Durch das Handlungskonzept der Landesregierung wurde das Innenministerium beauftragt, im Einvernehmen mit dem Ministerium für Wirtschaft, Technologie und Verkehr sowie mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen eine Verwaltungsvereinbarung zur Besetzung des Schadstoffunfallbekämpfungsschiff des Bundes „SCHARHÖRN“, mit seiner Verlegung in die Ostsee, mit Feuerwehreinsatzkräften zu schließen und mit den Trägern der Feuerwehren deren Bereitstellung zu regeln.

Dem Land Schleswig-Holstein obliegt in den nicht inkommunalisierten Gebieten der Nord- und Ostsee die Aufgaben der Sicherstellung der Schiffsbrandbekämpfung, soweit nicht die Zuständigkeit des Bundes gegeben ist. Das Land verfügt selbst über keine Feuerwehrräfte, die für eine Brandbekämpfung und Hilfeleistung in den nicht inkommunalisierten Küstengewässern zur Verfügung stehen. Die Aufgaben der Sicherstellung der Schiffsbrandbekämpfung im Mündungstrichter der Elbe und der angrenzenden Seewasserstraße wurden bisher vom Ministerium für Wirtschaft, Technologie und Verkehr als zuständiger Landesordnungsbehörde für die Gefahrenabwehr wahrgenommen.

Eine Besetzungsregelung für die SCHARHÖRN allein zur Schiffsbrandbekämpfung ist nicht ausreichend, da dieses Mehrzweckschiff aufgrund seiner „normalen“ Aufträge teilweise nicht greifbar ist (Einsatzgebiet geht bis nach Usedom!) und somit überhaupt nicht oder erst so spät den Einsatzkräften zur Verfügung steht, dass aus feuerwehrtaktischer Sicht ein rechtzeitiger und damit wirkungsvoller Löscheinsatz nicht mehr möglich ist.

Das Innenministerium hat deshalb in Abstimmung mit dem Ministerium für Wirtschaft, Technologie und Verkehr, gemeinsam mit der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung und den Berufsfeuerwehren Kiel, Lübeck, Flensburg und der Freiwilligen Feuerwehr Brunsbüttel ein Konzept zur Schiffsbrandbekämpfung erstellt. Es gilt für die Ostsee und die Nordsee, bezieht dabei die Besetzung der jeweils in Frage kommenden Mehrzweckschiffe des Bundes mit ein und berücksichtigt und auch die Mög-

lichkeit, Feuerwehrrkräfte mit Hubschraubern der Bundeswehr und des Bundesgrenzschutz zum Einsatz zu befördern. Die Freiwillige Feuerwehr Brunsbüttel ist bereits im Rahmen der Bund-Länder-Vereinbarung zum Mündungstrichter Elbe von 1986 in die Schiffsbrandbekämpfung eingebunden.

Um einen wirkungsvollen Einsatz durchführen zu können, bedarf es eines hohen Personal- und Ausrüstungsaufwands. Die besonderen Bedingungen auf einem Schiff lassen nur kurze Einsatzzeiten zu. Das durch eine Arbeitsgruppe der Berufsfeuerwehren und des Innenministeriums erstellte Einsatzkonzept sieht bei einem Erstangriff zur Menschenrettung und Brandbekämpfung eine Stärke von mindestens zehn Feuerwehrleuten vor. Wenn die Berufsfeuerwehrleute auch für die medizinische Versorgung Verletzter eingesetzt werden, ist voraussichtlich zusätzliches Personal erforderlich.

Für die Berufsfeuerwehren Kiel, Lübeck und Flensburg ist eine Gesamtstärke von 48 Feuerwehrbeamten vorgesehen, die zukünftig jederzeit (pro Schicht) für die Schiffsbrandbekämpfung eingesetzt werden können.

Die Feuerwehren Kiel, Flensburg und Lübeck haben ihre Bereitschaft erklärt, bis zu einer vertraglichen Regelung im Rahmen der Amtshilfe mitzuwirken, sofern die Landesregierung ihnen zusagt, dass das Land eventuelle Kosten, die im Zusammenhang mit einer Schiffsbrandbekämpfung entstehen, insbesondere Folgekosten aufgrund von Unfällen, von der Hand hält. Diese Zusage ist zwischenzeitlich erfolgt. Zur Absicherung der Zusage ist im Rahmen der Änderungsvorschläge zum Haushaltsentwurf 2001 eine haushaltsgesetzliche Ermächtigung für das Ministerium für Finanzen und Energie vorgesehen, auf Antrag des zuständigen Ressorts und nach Maßgabe der Entscheidung der Landesregierung Haushaltsmittel gegen Deckung bereit zu stellen, die zur Abwehr einer drohenden Schadenslage um Schleswig-Holsteinischen Küstenmeer erforderlich sind, und die entsprechenden Titel einzurichten.

Die genannten Absprachen sollen Teil eines Gesamtkonzeptes eines wirkungsvollen, flächendeckenden Brandschutzes auf See werden. Mit dem Bund und dem Land Mecklenburg-Vorpommern sollen Verhandlungen über die Schiffsbrandbekämpfung auf der Ostsee im November 2000 geführt werden. Auch für die Nordsee strebt die Landesregierung mit dem Bund, Hamburg und Niedersachsen Vereinbarungen über die Schiffsbrandbekämpfung an. Entsprechende Verträge mit den in das Konzept

der Schiffsbrandbekämpfung eingebundenen Kommunen sind dann durch die Landesregierung abzuschließen.

Ergänzend dazu wurde von der Expertenkommission auch eine Zusatzausbildung für die Besatzungen auf den Mehrzweckschiffen für Löscheinsätze auf See angeregt (Empfehlung 4).

2.4.5 Darlegung, wie sich die Wracksicherungsmaßnahmen aus heutiger Sicht darstellen und ob weitere Beeinträchtigungen des Ökosystems Wattenmeer durch das Wrack der „PALLAS“ ausgeschlossen werden können

Die Sicherungsarbeiten am Wrack der „PALLAS“ sind Ende August 1999 abgeschlossen worden. Insbesondere waren die Doppelbodentanks mit dem Baustoff „Solidur“ verfüllt worden; in die Laderäume wurde Sand eingebracht und durch eine Steinschüttung nach oben hin abgedeckt. Im vergangenen Herbst und Winter sind über dieses so gesicherte Wrack eine Reihe von sehr schweren Stürmen hinweggegangen und hatten den sichtbaren Teil der Wracksicherung beschädigt.

Ab Februar dieses Jahres ist das Wrack der „PALLAS“ von Fachleuten der an den Sicherungsarbeiten beteiligten Stellen viermal besichtigt worden. Danach ist festzustellen:

- Das Wrack hat sich in seiner Lage nur geringfügig verändert, durch die schwere See sind Stahlteile der verbliebenen Decksausbauten herausgelöst worden.
- An keiner Stelle, weder am Schiff noch im Schiff noch im Bereich eigens geöffneter Revisionsöffnungen zu den Seitengängen waren nennenswerte Spuren von Öl feststellbar.
- Die obere Abdeckung der Laderäume durch ein Schüttsteindeckwerk ist durch den Seegang zerstört, in einigen Laderäumen, die eine Gesamttiefe von 10 m aufweisen, ist etwa die Hälfte des eingebrachten Sandes herausgespült worden.
- Die Sandauflage über den Doppelbodentanks ist als zweite Sicherung der Tanks nach oben hin stark genug. Hinsichtlich der Stärke der Sandschicht in den Laderäumen hat sich offenbar ein Gleichgewichtszustand eingestellt.

- Das für den sicheren Einschluss möglicherweise noch im Wrack verbliebener Restölmengen eingebrachte Solidur ist fest und ausgehärtet.

Aus den Besichtigungen des Wracks hat sich ergeben, dass weitere Sicherungsarbeiten nicht erforderlich sind. Die Wracksicherung hat durch die schweren Stürme im vergangenen Winter ihre Bewährungsprobe bestanden, so dass heute vom Wrack der „PALLAS“ für die Verschmutzung der Strände auf Inseln und Halligen keine Gefahr mehr ausgeht. Auch ist eine weitere Beeinträchtigung des Ökosystems Wattenmeer nicht zu besorgen.

2.4.6 Darstellung der im Zusammenhang mit der “PALLAS-Havarie” aufgetretenen Gesamtkosten, detailliert und aufgeschlüsselt nach Kostenträgern:

Im Zusammenhang mit der Havarie der “PALLAS” sind folgende Kosten entstanden:

2.4.6.1 Kosten im Rahmen der Vereinbarung zwischen Bund und Küstenländern über die Bekämpfung von Meeresverschmutzungen von 1995

- wasserseitige Bekämpfung durch Ölbekämpfungsschiffe	5.672.321,47 DM
- Reparaturen an Ölbekämpfungsschiffen	100.102,45 DM
- landseitige Ölbekämpfung	1.167.122,47 DM
- Beschaffungen von Gerät für den Einsatz bzw. zum Ersatz von verbrauchtem Gerät	1.497.254,76 DM
- Flugkosten (Hubschrauber, Überwachungsflugzeug)	725.822,93 DM
- Unternehmerkosten für Bergungsunternehmen und Entsorgung der geborgenen Materialien	7.214.147,38 DM
- Sicherungsarbeiten am Wrack einschl. Bauleitungskosten	11.077.464,37 DM
- Absicherung der Sicherungsarbeiten durch Ölbekämpfungsschiffe etc.	<u>2.952.102,17 DM</u>
Gesamtausgaben	30.409.164,17 DM

Abzusetzende Einnahmen aus Versicherung und Schrottverkäufen	3.566.804,76 DM
Gesamtkosten für die Partnergemeinschaft	26.842.359,41 DM
daran Anteil Schleswig-Holsteins 15 %	4.026.353,19 DM
2.4.6.2 Kosten, die das Land Schleswig-Holstein allein getragen hat für Sicherungsarbeiten am Wrack der „PALLAS“	
- Abbrennen der Aufbauten	630.468,30 DM
- Sicherungsarbeiten und Kontrollen nach Abschluss der Wrackverfüllung:	<u>91.842,39 DM</u>
Insgesamt	722.310,69 DM

Im Zusammenhang mit der Havarie der „PALLAS“ sind damit von Schleswig-Holstein rd. 4,75 Mio. DM getragen worden.