



Beschlussempfehlung

des „Pallas“-Untersuchungsausschusses

Der „Pallas“-Untersuchungsausschuss empfiehlt dem Landtag einstimmig, seinen Abschlussbericht einschließlich der in eigenen Berichten niedergelegten abweichenden Auffassungen zur Kenntnis zu nehmen und den ihm durch Plenarbeschluss vom 21. Dezember 1998 erteilten Auftrag für erledigt zu erklären.

Dr. Jürgen Hinz
Vorsitzender

A b s c h l u s s b e r i c h t

des „Pallas“-Untersuchungsausschusses

(eingereicht am 18. Januar 2000)

Inhaltsverzeichnis

I. Verlauf des Untersuchungsverfahrens	11
A. Einsetzung und Auftrag	11
B. Konstituierung, Mitglieder	12
C. Rechtliche Grundlagen des Untersuchungsausschussverfahrens	13
1. Artikel 18 LV und das Untersuchungsausschussgesetz	13
2. Allgemeine Verfahrensbeschlüsse	14
D. Durchführung der Untersuchung	15
1. Anzahl der öffentlichen und nichtöffentlichen Sitzungen	15
2. Vernehmung von Auskunftspersonen	15
3. Beiziehung von Unterlagen	16
4. Einführung in das Verfahren	17
E. Anhängige und abgeschlossene Verfahren	17
1. Staatsanwaltschaft Kiel	17
2. Seeamt Kiel	18
3. Amtsgericht Kiel	18
F. Untersuchungskommissionen des Landes und des Bundes	18
1. Expertenkommission des Landes	18
2. Expertenkommission des Bundes	18
II. Zeitleiste (Havarieverlauf der „Pallas“)	20
III. Was hat zur Havarie und Strandung des Holzfrachters „Pallas“ in der Nordsee geführt?	46
A. Darstellung der zeitlichen Abläufe, der getroffenen Maßnahmen und der jeweiligen Akteure	46
1. Alarmierung	46
a) Donnerstag, 22. Oktober 1998	46
b) Sonnabend, 24. Oktober 1998	46

c) Sonntag, 25. Oktober 1998	46
d) Montag, 26. Oktober 1998	52
e) Dienstag, 27. Oktober 1998	73
f) Donnerstag, 29. Oktober 1998	74
2. Chronologie der Bergungs-/Schleppversuche	75
3. Chronologie der Brandbekämpfung	123
B. Bilanzierung der zeitlichen Abläufe und der getroffenen Maßnahmen	168
1. Bilanzierung der Eingriffskonzepte	168
a) Bilanzierung der Eingriffskonzepte beim Seenotfall und der Menschenrettung in der Nacht vom 25.10.1998 auf den 26.10.1998	168
b) Bilanzierung der Eingriffskonzepte bei den Bergungs- und Schleppversuchen	170
aa) Sonntag, 25. Oktober 1998	170
bb) Montag, 26. Oktober 1998, bis zum Beginn der Schleppversuche um 17:00 Uhr	170
(1) Bilanzierung der verspäteten Alarmierung vorhandener Einsatzkräfte	170
(2) Bilanzierung der Möglichkeiten frühzeitigen Eingreifens	171
(3) Bilanzierung zum eventuellen Umspannen der „Ruby XL“	172
cc) Montag, 26. Oktober 1998, ab Beginn der Schleppversuche um 17:00 Uhr	173
(1) Bilanzierung der verspäteten Alarmierung vorhandener Einsatzkräfte	173
(2) Bilanzierung des Schleppversuches der „Neuwerk“ sowie der Hubschrauberkapazität	174
(3) Bilanzierung des Schleppfahrzeugeinsatzes	177
(4) Bilanzierung der Beorderung der „Oceanic“ zu ihrer Station Helgoland sowie zur Arbeit des Zentralen Meldekopfes	178
dd) Schlepp- und Bergungsversuche am Dienstag, 27. Oktober 1998	179
ee) Schlepp- und Bergungsversuche am Mittwoch, 28. Oktober 1998	180
ff) Schlepp- und Bergungsversuche am Donnerstag, 29. Oktober 1998	181
c) Bilanzierung der Eingriffskonzepte bei der Brandbekämpfung	182
aa) Einsatzkräfte und Fahrzeuge zur Brandbekämpfung	182
bb) Brandbekämpfung in der Nacht von Sonntag, 25. Oktober 1998, auf Montag, 26. Oktober 1998	184

cc) Brandbekämpfung ab Montag, 26. Oktober 1998	186
2. Bilanzierung der Zusammenarbeit der Akteure	188
a) Sonntag, 25. Oktober 1998	188
b) Montag, 26. Oktober 1998, bis zum Eintreffen von „Mellum“, „Neuwerk“ und „Meerkatze“ beim Havaristen	189
c) Montag, 26. Oktober 1998, Eintreffen der „Mellum“, „Neuwerk“ und „Meerkatze“ beim Havaristen	190
d) Dienstag, 27. Oktober 1998, ab Eintreffen der „Alex Gordon“ und „Oceanic“	194
e) Mittwoch, 28. Oktober 1998	197
f) Nach der Strandung am 29. Oktober 1998	198
IV. Rechtliche Rahmenbedingungen	199
A. Internationales Recht	199
1. Allgemeines	199
2. Kompetenzen des Küstenstaates nach dem Seevölkerrecht	200
3. Internationale Übereinkommen über eine Zusammenarbeit zur Verhinderung von Meeresverschmutzungen	201
4. Bilaterale Vereinbarungen	202
5. Bergungsrecht	202
6. Haftung	203
B. Nationales Recht	203
1. Zuständigkeiten des Bundes	204
2. Zuständigkeiten des Landes Schleswig-Holstein	207
3. Verschränkungen der Zuständigkeiten von Bund und Land	213
4. Vereinbarung zwischen dem Bund und den Küstenländern	214
V. Hat die Landesregierung Schleswig-Holstein alle rechtlichen und tatsächlichen Möglichkeiten zur Gefahren- und Katastrophenabwehr hinsichtlich der „Pallas“ genutzt, um vorhandene oder eingetretene Schäden zu vermeiden oder zu minimieren, und hat die Koordinierung mit den Maßnahmen von Behörden des Bundes hierzu beigetragen?	217
A. Vorbemerkungen (Schäden)	217
1. Umweltschäden	217

2. Auswirkungen auf die Fischerei	218
3. Auswirkungen auf den Quartären Sektor	218
B. Chronologie der Ölbekämpfung	220
C. Bewertung	398
1. Katastrophenabwehr	398
2. Gefahrenabwehr	399
a) Zeitraum vor dem Auslaufen von bekämpfbaren Schadstoffen unter Berücksichtigung der rechtlichen Möglichkeiten - Schleppeinsätze auf See und Vorbeugungsmaßnahmen an Land	399
aa) Schleppen - Zeitraum vom 26.10. bis zum 30.10.1998	399
(1) tatsächliche Unmöglichkeit des Eingriffes durch Schleppeinsätze	399
(2) rechtliche Unmöglichkeit des Eingriffes durch Schleppeinsätze	400
(a) Verkehrs- und Wegerecht	400
(b) Notkompetenzen des Landes	401
bb) Schleppen - Zeitraum vom 30.10. bis zum 06.11.1998	402
cc) Kontakte zwischen ZMK/SBM/SLM und MUNF/IM	402
dd) Kommunikation zwischen MUNF/IM und den nachgeordneten Behörden	403
ee) Kommunikation zwischen MUNF und Innenministerium	405
ff) Maßnahmen zur Schadensvorbeugung an Land	405
b) Zeitraum nach dem erstmaligen Auslaufen von bekämpfbaren Schadstoffen	406
aa) Ölbekämpfung auf See	407
(1) Allgemein	407
(2) Einschleppeln der „Pallas“	407
(3) Ausrüstung der Ölbekämpfungsschiffe	408
bb) Ölbekämpfung an Land	409
cc) Entsorgung des Öls	409
dd) Kommunikation zwischen MUNF/IM und den nachgeordneten Behörden	409
ee) Kommunikation zwischen MUNF und Innenministerium - Krisenstab	410
3. Bewertung der zeitlichen Abläufe und der getroffenen Maßnahmen	411

4. Ergebnis	414
VI. Welche Schlussfolgerungen sind aus der Untersuchung zu ziehen? Empfiehlt es sich insbesondere, dass sich die Landesregierung auf Bundesebene für eine Umstrukturierung des Sicherheitskonzeptes in der Deutschen Bucht einsetzt und/oder die Bundesregierung darum bittet, die Initiative zu entsprechenden Änderungen des internationalen Seerechts zu ergreifen?	416
A. Ergebnisse anderer Untersuchungen	416
1. Bericht des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen („Havarie des Frachters „Pallas“ in der Nordsee - Bergung, Schadensbegrenzung und Bekämpfung der Ölverschmutzung“) vom 08.03.1999, übersandt am 16.04.1999, Umdruck 14/3301	416
2. Bericht der Einsatzleitgruppe für die Bekämpfung von Meeresverschmutzungen (ELG) für den ELG-Fall „Pallas“ vom Beginn des ELG-Falles am 30.10.1998 bis zum 19.03.1999, übersandt am 11.06.1999, Umdruck 14/3496	417
3. Schwachstellenanalyse aus Anlass der Havarie der „Pallas“ (Bericht der Ministerpräsidentin des Landes Schleswig-Holstein am 4. Mai 1999, erstattet von Prof. Dr. Lars Clausen Katastrophenforschungsstelle Christian-Albrechts-Universität zu Kiel), übersandt am 18.05.1999, Umdruck 14/3402	418
4. Entscheidungspapier der interministeriellen Arbeitsgruppe Unfallmanagement in Küstengewässern, vorgelegt am 21. Januar 1999, übersandt am 10.06.1999, Umdruck 14/3478	420
5. Handlungskonzept der Landesregierung (Kabinettsbeschluss vom 08.06.1999) - Konsequenzen aus der Schiffshavarie der „Pallas“, übersandt am 10.06.1999, Umdruck 14/3476	423
6. Vorschläge des Deutschen Nautischen Vereins von 1868 e.V., des Nautischen Vereins NF, Umdrucke 14/3123, 14/3138, 14/3288 und 14/3402	425
7. Sicherheitskonzept Greenpeace vom 14.06.1999, Umdruck 14/3484	428
8. Spruch des Seeamtes Kiel vom 21. August 1999 über den Seeunfall der „Pallas“, übersandt als Umdruck 14/3667 (neu)	429
B. Eigene Ergebnisse und Vorschläge	432
1. Verbesserung der Zusammenarbeit mit den Nachbarn	433
2. Internationale Abkommen	434
3. Organisation der Unfallmanagementstrukturen	434
4. Weiterentwicklung des Sicherheitskonzeptes für die Deutsche Bucht (stellvertretend auch für den Ostseebereich)	437
5. Maßnahmen der Landesregierung	438

VII. Abweichende Auffassungen	439
Votum der Ausschussmitglieder der Fraktion der CDU	439
A. Erkenntnisse und Bewertungen	440
1. Vorbemerkung	440
2. Untätigkeit der Landesregierung aufgrund Verkennung der Rechtslage	440
3. Koordinierungsdefizite	447
a) Zusammenarbeit mit ZMK und ELG	447
b) Zusammenarbeit mit dem Innenministerium	448
c) Zu spätes Eingreifen der Ministerpräsidentin	449
d) Mängel bei der Ölbekämpfung	450
4. Zusammenfassung	455
B. Konsequenzen und Schlussfolgerungen	455
C. Chronologische Kurzdarstellung der Havarie des Holzfrachters "Pallas" in der Nordsee sowie aller damit zusammenhängender Ereignisse	458
Votum des Ausschussmitglieds Abg. Wolfgang Kubicki (F.D.P.)	553
A. Der Ausschuss	553
B. Zum Sachverhalt	553
C. Bewertung	556
D. Resümee	559
Votum des Ausschussmitglieds Abg. Anke Spoorendonk (SSW)	560
A. Vorbemerkung	560
B. Stellungnahme	561
1. Kommunikation zwischen MUNF und Innenministerium	561
a) Kurze Darstellung des Sachverhaltes	561
b) Bewertung	562
2. Ausschöpfung tatsächlichen Möglichkeiten	563

C. Ergebnis	564
D. Eigene Ergebnisse und Vorschläge	565
Votum des Ausschussmitglieds Abg. Dr. Ulf von Hielmcrone (SPD)	566
A. Vorbemerkung:	566
B. Rechtliche Würdigung:	566
1. Alleinige Zuständigkeit des Bundes für die Gefahrenabwehr auf See:	566
a) Aufgaben der Gefahrenabwehr:	566
b) Beschreibung der landesrechtlichen Kompetenzen der Gefahrenabwehr:	567
c) Landesrechtliche Kompetenz zur Gefahrenabwehr seewärts des Küstenmeeres:	568
2. Kein Schleswig-Holsteinischer Sonderweg:	570
C. Schlussfolgerung:	571
VIII. Anhang	572
A. Einsetzungsbeschluss des Landtages	572
B. Verzeichnis der Sitzungstermine sowie der Tagesordnungen des „Pallas“-Untersuchungsausschusses	573
C. Verzeichnis der Beweisanträge	577
D. Zeugenliste mit Anhörungsterminen	580
E. Beweismaterial	583
F. Gesetz zur Regelung des Rechts der parlamentarischen Untersuchungsausschüsse (Untersuchungsausschussgesetz)	607
G. Abkürzungsverzeichnis/Zitierweise	621

I. Verlauf des Untersuchungsverfahrens

A. Einsetzung und Auftrag

Der Landtag hat in seiner 74. Sitzung am 21. Dezember 1998 aufgrund eines Antrags von 21 Abgeordneten der Fraktion der CDU und vier Abgeordneten der F.D.P. (Drs. 14/1844) sowie eines hierzu eingereichten Änderungsantrags der Fraktionen von SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN (Drs. 14/1854) mit den Stimmen aller Fraktionen sowie der Abgeordneten des SSW bei zwei Stimmenthaltungen einen Untersuchungsausschuss

„zur Klärung darüber eingesetzt, welche Maßnahmen die Landesregierung Schleswig-Holstein im Zusammenhang mit der Havarie und der Strandung des Holzfrachters ‚Pallas‘ vor beziehungsweise an der Nordseeküste ergriffen hat beziehungsweise hätte ergreifen können, um die Strandung zu verhindern und deren Folgen abzuwenden“.

Im Rahmen dieses Untersuchungsgegenstandes waren insbesondere folgende Fragen zu behandeln:

„1. Was hat zur Havarie und Strandung des Holzfrachters ‚Pallas‘ in der Nordsee geführt?

Hierbei soll eine Darstellung und Bilanzierung insbesondere der zeitlichen Abläufe sowie der zeitgleichen Maßnahmen erfolgen.

2. Hat die Landesregierung Schleswig-Holstein alle rechtlichen und tatsächlichen Möglichkeiten zur Gefahren- und Katastrophenabwehr hinsichtlich der ‚Pallas‘ genutzt, um vorhandene oder eingetretene Schäden zu vermeiden oder zu minimieren, und hat die Koordinierung mit den Maßnahmen von Behörden des Bundes hierzu beigetragen?

3. Welche Schlussfolgerungen sind aus der Untersuchung zu ziehen?

Empfiehl es sich insbesondere, dass sich die Landesregierung auf Bundesebene für eine Umstrukturierung des Sicherheitskonzeptes in der Deutschen Bucht einsetzt und/oder die Bundesregierung darum bittet, die Initiative zu entsprechenden Änderungen des internationalen Seerechtes zu ergreifen?“

Der Untersuchungsausschuss erhielt die Kurzbezeichnung „Pallas-Untersuchungsausschuss“ (Anlage A).

B. Konstituierung, Mitglieder

Mit dem Einsetzungsbeschluss hat der Landtag zugleich festgelegt, dass der Untersuchungsausschuss gemäß Artikel 18 Abs. 2 Landesverfassung (LV) i.V.m. § 4 Abs. 3 Untersuchungsausschussgesetz (UAG) 13 Mitglieder haben soll, davon sechs Mitglieder der SPD-Fraktion, vier Mitglieder der CDU-Fraktion sowie je einem Mitglied der Fraktionen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der F.D.P. und einer oder einem Abgeordneten des SSW.

Von den Fraktionen wurden die folgenden Mitglieder und stellvertretenden Mitglieder benannt:

Mitglieder:		Stellvertretende Mitglieder:
Dr. Jürgen Hinz (SPD)	Vorsitzender	Birgit Küstner (SPD)
Heinz Maurus (CDU)	stellvertretender Vorsitzender	Roswitha Müllerwiebus (SPD)
Hermann Benker (SPD)		Konrad Nabel (SPD)
Günter Fleskes (SPD)		Helmut Plüschau (SPD)
Ingrid Franzen (SPD)		Bernd Saxe (SPD)
Dr. Ulf von Hielmcrone (SPD)		Friedrich-Carl Wodarz (SPD)
Gerhard Poppendiecker (SPD)		Klaus Haller (CDU)
Klaus Schlie (CDU)		Monika Schwalm (CDU)
Frauke Tengler (CDU)		Caroline Schwarz (CDU)
Herlich Marie Todsens-Reese (CDU)		Bernd Steincke (CDU)
Karl-Martin Hentschel (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)		Detlef Matthiessen (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)
Wolfgang Kubicki (F.D.P.)		Dr. Christel Happach-Kasan (F.D.P.)
Anke Spoorendonk (SSW)		Peter Gerckens (SSW)

Der Untersuchungsausschuss trat am 11. Januar 1999 zu seiner konstituierenden Sitzung zusammen und wählte den Abgeordneten Dr. Jürgen Hinz (SPD) zu seinem Vorsitzenden und den Abgeordneten Heinz Maurus (CDU) zu seinem stellvertretenden Vorsitzenden. Als Obleute im Ausschuss wurden für die SPD-Fraktion der Abgeordnete Dr. Ulf von Hielmcrone und für die CDU-Fraktion der Abgeordnete Klaus Schlie benannt.

Mit Schreiben an den Landtagspräsidenten vom 6. Dezember 1999 hat der Abgeordnete Maurus seinen Rücktritt von dem Amt des stellvertretenden Ausschussvorsitzenden erklärt. Eine Nachfolgerin oder ein Nachfolger konnte nicht gewählt werden, weil ein Wahlvorschlag nicht eingereicht wurde.

Die Fraktion der SPD hat sechs, die Fraktionen der CDU und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN haben jeweils fünf, die Fraktion der F.D.P. und die Abgeordnete des SSW jeweils drei Mitarbeiter für die Begleitung der Ausschussarbeit benannt, die auch Zutritt zu den nichtöffentlichen Ausschusssitzungen hatten und gemäß § 26 Abs. 1 UAG Einsicht in die Akten des Ausschusses nehmen konnten.

C. Rechtliche Grundlagen des Untersuchungsausschussverfahrens

1. Artikel 18 LV und das Untersuchungsausschussgesetz

Die rechtliche Grundlage des Untersuchungsausschussverfahrens bilden Artikel 18 LV und das Untersuchungsausschussgesetz (Anlage F). So weit das Untersuchungsausschussgesetz keine besonderen Vorschriften enthält, sind das Gerichtsverfassungsgesetz und die Strafprozessordnung ergänzend sinngemäß anzuwenden (§ 28 UAG).

- 1.1.** Nach Artikel 18 Abs. 1 Satz 1 LV hat der Landtag das Recht und auf Antrag eines Fünftels seiner Mitglieder die Pflicht, zur Aufklärung von Tatbeständen im öffentlichen Interesse einen Untersuchungsausschuss einzusetzen. Der Einsetzungsantrag der Fraktion der CDU und der Fraktion der F.D.P. (Drs. 14/1844) trug die Unterschriften von 25 Abgeordneten. Er wurde somit von dem erforderlichen Antragsquorum unterstützt, das die Folgepflicht des Landtags auslöst. Der Änderungsantrag der Fraktionen von SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN (Drs. 14/1854) zielte in seinen Nummern 2 und 3 auf eine Erweiterung beziehungsweise Konkretisierung des von der Minderheit beantragten Untersuchungsgegenstandes. Diese Änderung war nicht umstritten, sodass die Aufträge einvernehmlich zu einem Untersuchungsauftrag zusammengefasst wurden.
- 1.2.** Bei der Zusammensetzung des Untersuchungsausschusses war zu beachten, dass zum einen die Fraktionen und die Antragstellenden mit mindestens je einem Mitglied vertreten sein müssen und im Übrigen die Sitze unter Berücksichtigung des Stärkeverhältnisses der Fraktionen zu verteilen sind. Dabei ist sicherzustellen, dass die Mehrheitsverhältnisse im Untersuchungsausschuss den Mehrheitsverhältnissen im Landtag entsprechen (Artikel 18 Abs. 2 LV, § 4 Abs. 1 UAG). Da einer oder einem Abgeordneten des SSW ein Sitz im Untersuchungsausschuss eingeräumt werden sollte (Drs. 14/1854 Nr. 1), wurde, um der Verpflichtung zur Sicherstellung spiegelbildlicher Relationen nachzukommen, die in § 4 Abs. 2 UAG vorgesehene Regelmitgliederzahl von 11 nach § 4 Abs. 3 UAG durch Beschluss des Landtags auf 13 erhöht.
- 1.3.** Nach § 11 Abs. 1 UAG hat der Untersuchungsausschuss die durch den Untersuchungsgegenstand gebotenen Beweise zu erheben. Jedes Mitglied des Ausschusses hat das Recht, Beweisanträge zu stellen. Zu den durch den Ausschuss zu beachtenden verfassungsrechtlichen Vorgaben gehört insbesondere das durch Artikel 18 Abs. 3 Satz 1 LV (§ 11 Abs. 2 UAG) abgesicherte Recht eines Fünftels

der Mitglieder des Untersuchungsausschusses oder der zu den Antragstellenden gehörenden Mitglieder, die Erhebung der von ihnen beantragten Beweise erzwingen zu können, sofern sie durch den Untersuchungsgegenstand gedeckt sind. Der Untersuchungsausschuss ist allen Beweisanträgen gefolgt, so weit sie nicht von den Antragstellern zurückgezogen wurden. Insoweit wird auf die in der Anlage C aufgeführten Beweisanträge verwiesen.

- 1.4. Im Zusammenhang mit der Teilnahme von Mitgliedern des Untersuchungsausschusses an Veranstaltungen, die sich mit den Untersuchungsgegenstand betreffenden Fragen befassten, sowie mit Stellungnahmen von Mitgliedern in der Öffentlichkeit, wurde die Frage aufgeworfen, ob und gegebenenfalls welche Grenzen den Mitgliedern des Untersuchungsausschusses dabei gesetzt sind. In einer Stellungnahme des Wissenschaftlichen Dienstes¹ wurde hierzu ausgeführt, dass es im Hinblick auf die in Artikel 11 Abs. 1 LV gewährleistete Freiheit des Mandats der Entscheidung eines Mitglieds des Untersuchungsausschusses unterliege, wie es seinen Beitrag bei der Ausübung parlamentarischer Kontrolle im Untersuchungsausschuss leiste. Eine der Grundlagen für Informationsgewinnung und -verarbeitung, Informationsbewertung und daraus gegebenenfalls abzuleitende Beweisanträge sei der ungehinderte Informationsfluss zwischen Bürgern und Abgeordneten, der u. a. durch die Teilnahme von Mitgliedern des Ausschusses an Informationsveranstaltungen und Gesprächsrunden hergestellt werde. Das Mitglied eines Untersuchungsausschusses habe sich allerdings auf einer Veranstaltung und insbesondere gegenüber Auskunftspersonen so zu verhalten, dass die Erfüllung des Aufklärungsauftrags des Untersuchungsausschusses nicht behindert werde. Um eine solche Behinderung würde es sich etwa handeln, wenn der aufzuklärende Sachverhalt durch Beeinflussung eines Zeugen verschleiert werden solle bis hin zu einer - strafbewehrten - Anstiftung des Zeugen zu einer Falschaussage. Des Weiteren sei zu beachten, dass ein Ausschussmitglied, das durch sein Verhalten tatsächliche Anhaltspunkte für eine unmittelbare und persönliche Beteiligung an den zu untersuchenden Vorgängen biete, aus dem Ausschuss ausscheiden müsse (§ 7 Abs. 1 UAG). Der Ausschließungsgrund der „Beteiligung“ nach § 7 Abs. 1 UAG habe allerdings nichts zu tun mit dem der „Besorgnis der Befangenheit“ in den gerichtlichen Verfahrensgesetzen. Vielmehr handele es sich bei der „Beteiligung“ um die Feststellung einer konkreten Interessenkollision, die nicht etwa bereits angenommen werden könne, wenn ein Mitglied des Untersuchungsausschusses zu den zu untersuchenden Vorgängen Stellung nehme oder Stellung genommen habe.

2. Allgemeine Verfahrensbeschlüsse

- 2.1. Der Untersuchungsausschuss verständigte sich darauf, wöchentlich jeweils montags um 10:00 Uhr zu tagen. Er kam ferner überein, gegebenenfalls freitags weitere Beratungssitzungen durchzuführen².
- 2.2. Hinsichtlich der Verteilung der als Beweismittel herangezogenen Unterlagen wurde wie folgt verfahren:

¹ Umdruck 14/3002.

² AProt. 1, S. 6.

Die dem Ausschuss zugeleiteten Akten wurden in der Ausschussgeschäftsstelle verschlossen gelagert. Sie konnten von den Mitgliedern des Ausschusses und den Mitarbeitern der Fraktionen eingesehen und kopiert werden. Die Aktenbestandteile, die mit Rücksicht auf das Persönlichkeitsrecht, insbesondere auf schützenswerte Geschäfts- und Betriebsgeheimnisse, als vertraulich zu behandelnde Unterlagen gekennzeichnet waren, unterlagen der Geheimhaltung nach § 13 der Geheimschutzordnung. So weit beigezogene Materialien nicht geheimhaltungsbedürftig waren, wurden Kopien für die Mitglieder, die stellvertretenden Mitglieder des Ausschusses, die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Landtagsverwaltung sowie bis zu drei Exemplare für die jeweilige Gruppe der benannten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Fraktionen gefertigt.

- 2.3.** Der Ausschuss verständigte sich darauf, von der Verlesung von Protokollen über Untersuchungshandlungen von Gerichten, Verwaltungsbehörden und anderen Untersuchungsausschüssen sowie Schriftstücken, die als Beweismittel dienen, nach § 20 Abs. 2 UAG abzusehen.
- 2.4.** Aus Anlass von Beweisanträgen, die auf die Herbeiziehung von Beweismitteln aus dem Ausland zielten, kam der Untersuchungsausschuss unter Beachtung der Hoheitsrechte der auswärtigen Staaten sowie der Zuständigkeit des Bundes für die Pflege der Beziehungen zu auswärtigen Staaten (Artikel 32 Abs. 1 GG) überein, Amts- und Rechtshilfeersuchen grundsätzlich an das Auswärtige Amt zu richten³.

D. Durchführung der Untersuchung

1. Anzahl der öffentlichen und nichtöffentlichen Sitzungen

Der Untersuchungsausschuss kam in dem Zeitraum vom 11. Januar 1999 bis zum 10. Januar 2000 zu 41 Sitzungen zusammen, von denen 18 der öffentlichen Beweisaufnahme und 23 der nichtöffentlichen Beratung dienten (Anlage B).

2. Vernehmung von Auskunftspersonen

Im Rahmen der Beweisaufnahme hörte der Untersuchungsausschuss 47 Auskunftspersonen, davon 31 als Zeugen und 16 als Sachverständige (Anlage D).

Eine Auskunftsperson war der Ladung zunächst nicht gefolgt. Der Untersuchungsausschuss hat daraufhin beschlossen, die Festsetzung eines Ordnungsgeldes nach § 16 Abs. 1 UAG beim Amtsgericht Kiel zu beantragen. Nachdem die Auskunftsperson ihr Fernbleiben entschuldigt

³ AProt. 5, S. 8.

hatte und einer erneuten Ladung gefolgt war, wurde der Antrag auf Beschluss des Untersuchungsausschusses vom 30. Oktober 1999⁴ zurückgezogen.

Aufgrund entsprechender Beweisanträge wurden u. a. 15 aktive oder ehemalige Beamte und Angestellte anderer Länder oder des Bundes sowie ein aktiver und ein ehemaliger Minister des Bundes als Auskunftspersonen geladen. Während für die Vernehmung der Beamten und Angestellten die erforderlichen Aussagegenehmigungen erteilt worden sind, hat die Bundesregierung über entsprechende Anträge auf Erteilung einer Aussagegenehmigung für den ehemaligen Bundesminister für Verkehr Matthias Wissmann und den gegenwärtigen Minister Franz Müntefering bis zum Abschluss des Untersuchungsverfahrens nicht entschieden. Der Ausschuss hat daraufhin auf eine Vernehmung dieser Auskunftspersonen verzichtet.

3. Beiziehung von Unterlagen

Der Untersuchungsausschuss hat im Rahmen der Beweiserhebung die aus der Anlage E ersichtliche Materialien sowie im Zusammenhang mit der „Pallas“-Havarie stehende Akten

- der Staatskanzlei,
- des Innenministeriums,
- des Ministeriums für Umwelt, Natur und Forsten,
- des interministeriellen Leitungsstabes des Landes,
- des Amtes für ländliche Räume,
- des Landesamtes für den Nationalpark,
- des Staatlichen Umweltamtes,
- des Kreises Nordfriesland und
- der Staatsanwaltschaft bei dem Landgericht Kiel

beigezogen. Die beigezogenen Akten und Unterlagen sind entsprechend der Vereinbarung über den Umgang mit den zu Beweis Zwecken beigezogenen Akten (I.C.2.2.) zur Einsicht durch die Ausschussmitglieder und die zugelassenen Fraktionsmitarbeiter bereitgestellt worden; so weit es im Interesse der Allgemeinheit und des Persönlichkeitsschutzes und des Schutzes von Betriebsgeheimnissen geboten war, wurden die Unterlagen vertraulich behandelt.

So weit durch Beweisantrag Protokollauszüge aus Kabinettsitzungen angefordert wurden⁵ oder solche Protokolle Bestandteile beizuziehender Akten waren, hat der Chef der Staatskanzlei mit Schreiben vom 26. Februar 1999 deren Vorlage unter Hinweis auf den zu schützenden

⁴ AProt. 34, S. 5.

sog. Kernbereich exekutiver Eigenverantwortung (Artikel 23 Abs. 3 LV) abgelehnt⁵. Er hat hierzu ausgeführt, das Akteneinsichtsrecht eines Untersuchungsausschusses sei nicht unbeschränkt; es finde seine Grenzen u. a. an dem der parlamentarischen Ausforschung nicht zugänglichen Kernbereich exekutiver Eigenverantwortung. Den von der Verfassung vorausgesetzten eigenständigen Beitrag zur Aufgabenerledigung vermöge die Landesregierung nur zu leisten, wenn sie die Art und Weise ihrer dazu erforderlichen Willens- und Entscheidungsbildung selbst bestimmen und für sich behalten dürfe. Dies schließe die offene und freimütige, auch kontroverse Erörterung im Kabinett ebenso ein wie die Vorbereitung von Kabinetts- und Ressortentscheidungen, die sich in ressortübergreifenden und ressortinternen Abstimmungsprozessen vollziehe. Die Funktionsfähigkeit der Regierung wäre eingeschränkt, wenn dieser Willensbildungsprozess, der notwendigerweise einer einheitlichen, von ihr zu vertretenden Entscheidung vorangehe, dem Parlament gegenüber offengelegt werden müsse. Damit sei es gerechtfertigt, einem Beweisantrag nicht zu entsprechen, so weit Unterlagen preisgegeben werden sollten, die Rückschlüsse auf den internen Willensprozess zuließen. Dementsprechend würden bei allen von der Landesregierung übersandten Unterlagen diejenigen Auszüge nicht mit übersandt, die Rückschlüsse auf den internen Willensbildungsprozess zuließen.

4. Einführung in das Verfahren

Auf der Grundlage der Vereinbarung im Untersuchungsausschuss über die Einführung von Schriftstücken in das Untersuchungsausschussverfahren (vgl. oben unter I.C.2.3.) sind die Schriftstücke aus den beigezogenen Akten und sonstige Schriftstücke, die Eingang in den Abschlussbericht finden sollten, sowie deren wesentliche Inhalte von dem Vorsitzenden oder von dem stellvertretenden Vorsitzenden in öffentlicher Sitzung bekannt gegeben worden. Auf diese Weise wurden die entsprechenden Unterlagen zum Gegenstand der öffentlichen Verhandlung und somit für den Untersuchungsausschuss als Beweismittel verwertbar gemacht. Die einzuführenden Schriftstücke waren zuvor den Mitgliedern des Untersuchungsausschusses in Kopie übersandt worden. Die derart eingeführten Schriftstücke sind in der Anlage E aufgeführt.

E. Anhängige und abgeschlossene Verfahren

1. Staatsanwaltschaft Kiel

Die Staatsanwaltschaft bei dem Landgericht Kiel führt ein Vorermittlungsverfahren zur „Strandung der MS ‚Pallas‘ im Nationalpark Wattenmeer“.

⁵ Umdruck 14/2854 Nr. 16.

⁶ Umdruck 14/3104 sowie 14/3157, 14/3184.

2. Seeamt Kiel

Das Seeamt Kiel hat gemäß § 3 des Seeunfalluntersuchungsgesetzes die Ursachen und Umstände des Seeunfalls der MS „Pallas“ untersucht und seinen Spruch am 21. August 1999 bekannt gegeben (siehe VI.A.8.).

3. Amtsgericht Kiel

Wegen Verweigerung des Zeugnisses ist von dem Vorsitzenden des Untersuchungsausschusses mit Schriftsatz vom 6. Juli 1999 beim Amtsgericht Kiel ein Antrag gemäß § 16 Abs. 4 UAG auf Verhängung eines Ordnungsgeldes gegen eine Auskunftsperson gestellt worden. Der Antrag wurde auf Beschluss des Untersuchungsausschusses vom 30. August 1999⁷ zurückgezogen.

F. Untersuchungskommissionen des Landes und des Bundes

1. Expertenkommission des Landes

Anstelle einer ursprünglich in Aussicht genommenen Einsetzung einer Expertenkommission hat die Landesregierung am 2. Dezember 1998 den Leiter der Katastrophenforschungsstelle der Christian-Albrechts-Universität zu Kiel, Prof. Dr. Lars Clausen, beauftragt, eine Schwachstellenanalyse zur Havarie des Frachters „Pallas“ durchzuführen und der Landesregierung hierzu bis Ende April 1999 einen Bericht zu erstatten. Der Berichtsauftrag umfasste die Analyse der Abläufe und das Aufzeigen der Schwachstellen in organisatorischer und technischer Hinsicht einschließlich eventueller Kausalzusammenhänge für mögliche Fehlentwicklungen⁸. Der Bericht wurde der Ministerpräsidentin am 4. Mai 1999 erstattet und nach einer Kabinettsberatung mit Schreiben des Chefs der Staatskanzlei vom 18. Mai 1999 dem Untersuchungsausschuss übermittelt⁹.

2. Expertenkommission des Bundes

Der Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen hat eine unabhängige Expertenkommission unter Vorsitz von Senator a. D. Claus Grobecker (Bremen) eingesetzt, der u. a. der Leiter der Abteilung Wasserwirtschaft im MUNF des Landes Schleswig-Holstein und der

⁷ AProt. 34, S. 5.

⁸ Umdruck 14/3402, S. 1.

⁹ Umdruck 14/3402.

Leiter der Abteilung Katastrophenschutz im Innenministerium des Landes Schleswig-Holstein angehören. Die unabhängige Expertenkommission hat den Auftrag, unter Auswertung der Havarie der „Pallas“ eine Bewertung des bisherigen Notfallkonzepts und deren Weiterentwicklung für die Sicherung der deutschen Küsten an Nord- und Ostsee vor den Folgen von Schiffsunfällen vorzunehmen und Vorschläge sowohl für Optimierungen im Bund/Küstenländer-Bereich als auch im internationalen Bereich zu erarbeiten.¹⁰ Die Empfehlungen lagen zum Zeitpunkt des Abschlusses der Arbeit des Untersuchungsausschusses nicht vor.

¹⁰ Bericht des BMVBW für den entsprechenden Ausschuss des Deutschen Bundestages zu dessen Sitzung am 17. März 1999, Umdruck 14/3301, S. 55.

II. Zeitleiste (Havarieverlauf der „Pallas“)

Datum/Zeit	Position und Situation der „Pallas“ und an den Stränden	Land/Behörde	Veranlasste Maßnahmen und Ausführung dieser	Deutscher Wetterdienst (DWD) Angaben in Bft		
				Windvorhersage für die Deutsche Bucht		Beobachtete Windverhältnisse (Tageslicht)
				Zeit	Art	
22.10.1998	Die „Pallas“ verlässt gegen 01:40 Uhr den schwedischen Ladehafen Hudiskvall mit Kurs auf Kalundborg/DK, wo gebunkert wird.	Schweden				
23.10.1998	Die „Pallas“ verlässt den Bunkerhafen in Dänemark Richtung Nordsee. An Bord befinden sich zu diesem Zeitpunkt an Bunkerbeständen ca. 130 m ³ Dieseldieselkraftstoff, 657 m ³ Schweröl (IFO 180) und 15 m ³ Schmier-, Hydraulik- und Altöle im Maschinenbereich; das heißt, es ist insgesamt von einer Menge von ca. 802 m ³ Öl an Bord auszugehen.	Dänemark				
24.10.1998	Um 23:00 Uhr erreicht die „Pallas“, nachdem die Reise über Kattegatt und Skagerrak fortgesetzt wurde, die Nordsee. Nach dem Passieren von Hanstholm/DK wird mit einem Kurs von 216° gesteuert.					

Datum/Zeit	Position und Situation der „Pallas“ und an den Stränden	Land/Behörde	Veranlasste Maßnahmen und Ausführung dieser	Deutscher Wetterdienst (DWD) Angaben in Bft		
				Windvorhersage für die Deutsche Bucht	Beobachtete Windverhältnisse (Tageslicht)	
				Zeit	Art	
25.10.1998	<p>Position um 14:30 Uhr: 55°13,7'N 006°25,9'E (etwa 60 sm westlich von Esbjerg/DK)</p> <p>Zu diesem Zeitpunkt wird auf der Steuerbordseite der „Pallas“ aufsteigender Rauch aus den Luken 4a und 5 wahrgenommen. Nach späteren Aussagen der Besatzung werden die Laderäume an Deck verschlossen und mit CO₂ geflutet. Die Maßnahmen waren nicht erfolgreich.</p>	Dänemark MRCC Aarhus	<p>Um 15:40 Uhr informiert der Kapitän der „Pallas“ den MRCC Aarhus über Funk darüber, dass in zwei Laderäumen die Holzladung in Brand geraten ist. Das Schiff wird daher Esbjerg anlaufen, hat jedoch keine Karte der Einfahrt in den Hafen an Bord.</p>	04:15 Uhr		<p>Wind: SW 7 bis 8, W bis NW drehend 10, Böen 12; See: 5 m</p>
	<p>Um 16:40 Uhr kann die Mannschaft die Rauchentwicklung an Bord nicht mehr selbstständig kontrollieren.</p> <p>Position: gerade innerhalb des deutschen Festlandsockels.</p>		<p>Notmeldung (PAN-PAN Meldung) wird vom Kapitän der „Pallas“ abgesetzt und von Lyngby Radio ausgestrahlt.</p> <p>Durch die Besatzung werden weitere Löschmaßnahmen mit Löschschläuchen durchgeführt. Es ist noch kein offenes Feuer erkennbar, die Rauchentwicklung wird jedoch stärker.</p> <p>MRCC Aarhus aktiviert den SRK „Nordsjøen“ um 16:55 Uhr. Die Rettungszentrale der dänischen Luftwaffe ist in Bereitschaft.</p>			

Datum/Zeit	Position und Situation der „Pallas“ und an den Stränden	Land/Behörde	Veranlasste Maßnahmen und Ausführung dieser	Deutscher Wetterdienst (DWD) Angaben in Bft		
				Windvorhersage für die Deutsche Bucht		Beobachtete Windverhältnisse (Tageslicht)
				Zeit	Art	
	Position um 17:05 Uhr: 55°13'N 006°25'E		RCC Karup meldet 17:05 Uhr an SAR Glücksburg: Kümo mit Feuer an Bord, noch keine Notlage.			
	Um 17:17 Uhr ist nach Angaben des Kapitäns der „Pallas“ das Feuer in den Luken weitgehend unter Kontrolle; es sind noch 55 sm bis Esbjerg.					
	Um 17:28 Uhr wird die Dringlichkeitsmeldung der „Pallas“ vom Seenotkreuzer „Wilhelm Kaisen“ aufgenommen und von diesem an den MRCC Bremen weitergegeben. Position um 17:31 Uhr: 55°13,7'N 006°25,9'E deutsches Gewässer	Deutschland: WSV KüWaZN DGzRS	MRCC Bremen wird von MRCC Aarhus telefonisch davon unterrichtet, dass das Feuer unter Kontrolle sei und sich das Schiff auf dem Weg nach Esbjerg befinde. Des Weiteren wird vom MRCC Bremen der Funkverkehr zwischen der „Pallas“ und dem MRCC Aarhus mitgehört. MRCC Bremen gibt diese Meldung an das KüWaZN um 17:31 Uhr weiter.			
	Um 23:54 Uhr kann die Besatzung der „Pallas“ den Brand nicht mehr mit Bordmitteln unter Kontrolle bringen und sendet Mayday. Um 24:00 Uhr bricht auf der „Pallas“ offenes Feuer aus den Luken und ergreift die		Der SRK „Nordsjøen“ bleibt bei der „Pallas“. Gegen 23:25 Uhr bietet MRCC Bremen seine Hilfe an und entsendet den SRK „Minden“ von Sylt zur Unglücksstelle (Entfernung ca. 37 sm, ca. 69 km).			

Datum/Zeit	Position und Situation der „Pallas“ und an den Stränden	Land/Behörde	Veranlasste Maßnahmen und Ausführung dieser	Deutscher Wetterdienst (DWD) Angaben in Bft		Beobachtete Windverhältnisse (Tageslicht)
				Windvorhersage für die Deutsche Bucht		
				Zeit	Art	
	Decksladung.					
26.10.1998	<p>Die Mannschaft der „Pallas“ wird in den Morgenstunden vollständig abgeborgen.</p> <p>Die „Pallas“ brennt lichterloh, befindet sich aber in der dänischen Ausschließlichen Wirtschaftszone.</p>	<p>Dänemark/ Deutschland</p> <p>dänisches Verkehrsministerium</p> <p>WSV und DGzRS</p>	<p>Um 00:49 Uhr fragt der MRCC Bremen beim KüWaZN nach eventuellen Fahrzeugen in der Nähe der „Pallas“ und teilt mit, dass die Bergung der Besatzung beginnt.</p> <p>Um 05:05 Uhr meldet der MRCC Bremen dem KüWaZN den Abschluss der Rettungsaktionen. Der SRK „Minden“ wird entlassen.</p>	<p>25.10.1998 abends für 26.10.1998:</p> <p>26.10.1998 früh:</p> <p>26.10.1998 mittags</p>	<p>Wind: NW 8, W-drehend, abnehmend 6</p> <p>Wind: W 7, langsam abnehmend 6, Schauerböen;</p> <p>See: 4 m</p> <p>Wind: W 7, langsam abnehmend 6</p>	<p>„Pallas“:</p> <p>Wind: W-WNW 8 , langsam abnehmend 5-6, Böen 9-10, abnehmend 7-8;</p> <p>See: 4,5 m, langsam abnehmend 2,5 m</p>
	<p>Um 07:19 Uhr treibt die „Pallas“ auf Sylt zu. Das Schiff treibt vormittags brennend mit noch laufender Maschine und Ruderlage ca. 20° Steuerbord in die deutsche Ausschließliche Wirtschaftszone.</p>	<p>WSV und DGzRS</p>	<p>Um 07.15 Uhr Lagebericht des MRCC Aarhus an den MRCC Bremen.</p> <p>Nachricht von der treibenden „Pallas“ wird vom MRCC Bremen an den ZMK weitergegeben.</p> <p>Das bundeseigene Mehrzweckschiff „Mellum“ wird durch den Leiter des WSA Cuxhaven zum Löschen und zum Herstellen einer Notschleppverbindung angefordert. Eine weitere Order zum Schleppen ergeht an die „Neuwerk“ und zum Assistieren der Löscharbeiten an die</p>			

Datum/Zeit	Position und Situation der „Pallas“ und an den Stränden	Land/Behörde	Veranlasste Maßnahmen und Ausführung dieser	Deutscher Wetterdienst (DWD) Angaben in Bft		Beobachtete Windverhältnisse (Tageslicht)
				Windvorhersage für die Deutsche Bucht		
				Zeit	Art	
			„Meerkatze“.			
	Position gegen 15:00 Uhr 18 sm NW-lich von Sylt		Gegen 15:00 Uhr beginnen die „Mellum“ und die „Neuwerk“ mit der Brandbekämpfung.			
			Ca. 17:00 Uhr teilt der Reeder der „Pallas“ mit, den Schlepper „Alex Gordon“ beauftragt zu haben. Zur gleichen Zeit wird versucht, eine Schleppverbindung herzustellen. Zunächst soll eine Verbindung zwischen der „Pallas“ und der „Neuwerk“ hergestellt werden. Dies misslingt jedoch. Daraufhin kann aber ca. 20:00 Uhr eine Verbindung zwischen der „Pallas“ und der „Mellum“ aufgebaut werden.			
27.10.1998		Deutschland WSV	Schlepper „Alex Gordon“ trifft in den frühen Morgenstunden beim Schleppverband ein. Um 7:13 Uhr ergeht vom Leiter des WSA Cuxhaven Einsatzorder an die „Oceanic“ zur Brandbekämpfung. Diese trifft um ca. 9:30 Uhr beim Schleppverband ein und nimmt die Brandbekämpfung	26.10.1998 abends für 27.10.1998 27.10.1998 früh: mittags:	Wind: SW zunehmend 8-9, schwere Schauerböen Wind: SW zunehmend 8-9, später W 7-8, schwere Schauerböen; See: 4 m Wind: SW 8, W-drehend	„Pallas“: Wind: SSW 7-8, nachm. WSW-drehend, kurzzeitig abnehmend 4-5, Böen 9, nachm. 8; See: 1,5 m, zunehmend 3-3,5 m, nachm. 3-2,5 m Deutsche Bucht:

Datum/Zeit	Position und Situation der „Pallas“ und an den Stränden	Land/Behörde	Veranlasste Maßnahmen und Ausführung dieser	Deutscher Wetterdienst (DWD) Angaben in Bft		Beobachtete Windverhältnisse (Tageslicht)
				Windvorhersage für die Deutsche Bucht		
				Zeit	Art	
			auf. Nach 16,5-stündiger Schleppfahrt Richtung Helgoland bricht die Schleppverbindung „Mellum“-„Pallas“ um 12:20 Uhr.			Wind: SSW, später W 8, Böen 9-10
	Position um 15:34 Uhr 54°28,4'N 007°49,2'E deutsches Gewässer Das Schiff brennt.		Der „Alex Gordon“ gelingt es nicht, eine neue Schleppverbindung herzustellen. Der Backbordanker wird fallen gelassen und trägt. Zwischen 19:00 und 23:00 Uhr versucht die „Alex Gordon“ vergeblich, die Ankerkette aufzunehmen und damit eine Schleppverbindung herzustellen.			
28.10.1998		Deutschland WSV „ruhender ELG-Fall“	Am Morgen soll eine Schleppverbindung zum Harvaristen hergestellt werden, der weiterhin vor Anker liegt, um ihn in tieferes Wasser und unter Landschutz von Helgoland zu verbringen. Gegen 14:00 Uhr kann eine Schleppverbindung aus einer auf der „Pallas“ vorhandenen Drahttrosse und der Schlepptrosse der „Mellum“ hergestellt werden. Die Ankerkette wird durchgetrennt	27.10.1998 abends für 28.10.1998 28.10.1998 früh: mittags:	Wind: W zunehmend 10, Orkanböen Wind: W 9-10, orkanartige Böen; See: 4-5 m Wind: W 9, strichweise 10, orkanartige Böen	„Pallas“: Wind: WNW-W 7-8, max. 8-9, Böen 10-11; See: 3 m, zunehmend 4 - 4,5 m Deutsche Bucht: Wind: W-NW 8-9, Böen 10-12

Datum/Zeit	Position und Situation der „Pallas“ und an den Stränden	Land/Behörde	Veranlasste Maßnahmen und Ausführung dieser	Deutscher Wetterdienst (DWD) Angaben in Bft		
				Windvorhersage für die Deutsche Bucht	Beobachtete Windverhältnisse (Tageslicht)	
				Zeit	Art	
	<p>Position um 23:54 Uhr 54°32,9'N 008°13,5'E deutsches Gewässer</p>		<p>und die „Mellum“ schleppt in Richtung Helgoland.</p> <p>Um 15:00 Uhr bricht auch diese Schleppverbindung. Der zweite Anker wird geworfen, hält zunächst, schliert jedoch später. Der Havarist treibt in Richtung Küste.</p> <p>Um 22:25 Uhr werden die Beauftragten der Länder in der Einsatzleitgruppe zur Bekämpfung von Meeresverschmutzungen durch SBM und SLM informiert, dass es zu einem ELG-Fall kommen könnte, da nunmehr die Gefahr von Ölverschmutzungen durch die an Bord der „Pallas“ vorhandenen Treibstoff- und sonstigen Ölvorräten droht und die 10-m-Tiefenlinie unterschritten wird.</p> <p>Um 22.30 Uhr wird das Umweltministerium des Landes Schleswig-Holstein durch die SBM über die Lage informiert, dass die „Pallas“ trotz ausgebrachten Ankers seit etwa einer Stunde abdriftet und etwa 7 sm südwestlich von Amrum auf das Wattenmeer zutreibt. Die 10-m-Tiefenlinie</p>			

Datum/Zeit	Position und Situation der „Pallas“ und an den Stränden	Land/Behörde	Veranlasste Maßnahmen und Ausführung dieser	Deutscher Wetterdienst (DWD) Angaben in Bft		Beobachtete Windverhältnisse (Tageslicht)
				Windvorhersage für die Deutsche Bucht		
				Zeit	Art	
			wird unterschritten, sodass die eingesetzten Mehrzweckschiffe wegen des Tiefgangs bei dem anhaltenden schweren Wetter keine Schleppleine auf das Schiff überbringen können.			
29.10.1998	<p>Position um 07:47 Uhr</p> <p>54°32,4'N 008°17,3'E deutsches Gewässer</p> <p>Der Havarist hat an der 5-m-Tiefenlinie Grundberührung, das Feuer ist noch nicht erloschen.</p>	<p>Deutschland</p> <p>WSA</p> <p>„ruhender ELG-Fall“</p>	<p>Schleppversuche werden unterbrochen, da die Tiefgänge der hilfeleistenden Schiffe zu groß sind.</p> <p>Gegen 11:15 Uhr ergeht an alle Schiffe vor Ort die Weisung, einen eventuellen Ölaustritt unverzüglich an SBM/SLM zu melden.</p> <p>WSD Nord fordert die Reederei der „Pallas“ erneut auf, für die Bergung geeignete Schleppkapazitäten bereitzustellen und ein Bergungskonzept vorzulegen.</p>	<p>28.10.1998 abends für 29.10.1998</p> <p>29.10.1998 früh:</p>	<p>Wind: W-NW 9, Böen 11, nachmittags etwas abnehmend</p> <p>Wind: W-NW 8-9, Böen 10-11</p>	<p>„Pallas“:</p> <p>Wind: W-WNW 7-8, Böen 9-10; See: 3,5-4 m</p> <p>Deutsche Bucht</p> <p>Wind: W-WNW 8, Böen 10</p>
30.10.1998	<p>Position</p> <p>54°32,4'N 008°17,3'E deutsches Gewässer</p> <p>Die „Pallas“ brennt noch immer und verliert seit dem Vormittag Hydrauliköl und Treibstoff.</p>	<p>Deutschland</p> <p>Einsatzleitstelle des Bundes und Küstenländer, da ELG-Fall ausgerufen wurde</p>	<p>Um 09:15 Uhr wird durch die ELG-Beauftragten des Bundes und Schleswig-Holsteins die ELG aktiviert. Die ELG unter Vorsitz des Beauftragten Niedersachsens übernimmt die weitere Einsatzleitung für das Abschleppen des Havaristen und die Entsorgung der an Bord befindlichen</p>	<p>29.10.1998 abends für 30.10.1998</p> <p>30.10.1998 früh</p>	<p>Wind: vorübergehend abnehmend W 6</p> <p>Wind: W-NW 8, Schauerböen</p>	<p>„Pallas“:</p> <p>Wind: WNW-NW 6;</p> <p>See: 3 m, abnehmend 2,5 m</p> <p>Deutsche Bucht:</p> <p>Wind: NW 6, zunehmend</p>

Datum/Zeit	Position und Situation der „Pallas“ und an den Stränden	Land/Behörde	Veranlasste Maßnahmen und Ausführung dieser	Deutscher Wetterdienst (DWD) Angaben in Bft		
				Windvorhersage für die Deutsche Bucht	Beobachtete Windverhältnisse (Tageslicht)	
				Zeit	Art	
			<p>Treibstoffe.</p> <p>Um 13:00 Uhr treten die ELG-Mitglieder der Länder und des Bundes in Cuxhaven im Lagezentrum zusammen.</p> <p>Die ELG entscheidet, dass sie die von den Wasser- und Schifffahrtsämtern Tönning und Cuxhaven mit den Reedervertretern der „Pallas“ vereinbarten Bergungs- und Abschleppmaßnahmen akzeptiert.</p> <p>Von der ELG wird das Ölbekämpfungsschiff „Westensee“ zur „Pallas“ beordert.</p> <p>Das StUA Schleswig und ALR Husum bereiten Maßnahmen für eine eventuelle Bekämpfung einer Ölverunreinigung in diesem Bereich vor.</p>			mend 7, Böen 8-9
31.10.1998	Gegen 10:00 Uhr wird erneut ein leichter Ölaustritt von etwa 50 l festgestellt.	Deutschland ELG		<p>30.10.1998 mittags für 31.10.1998</p> <p>30.10.1998 nachmittags für 31.10.1998</p> <p>31.10.1998 morgens:</p>	<p>Wind: W-SW abnehmend 5, Schauerböen</p> <p>Wind: W-NW abnehmend 6, später W-drehend 4-5</p> <p>Wind: NW 6-7, am Tage W-drehend 5-6, nachts umlau-</p>	<p>„Pallas“:</p> <p>Wind: WNW-W 6, abnehmend 5; See: 2,5-2 m</p> <p>Deutsche Bucht:</p> <p>Wind: WNW 6-7, W-</p>

Datum/Zeit	Position und Situation der „Pallas“ und an den Stränden	Land/Behörde	Veranlasste Maßnahmen und Ausführung dieser	Deutscher Wetterdienst (DWD) Angaben in Bft		
				Windvorhersage für die Deutsche Bucht	Beobachtete Windverhältnisse (Tageslicht)	
				Zeit	Art	
					feld 3	drehend, abnehmend 5
01.11.1998		Deutschland ELG	<p>Gegen 18:15 Uhr trifft das Ölbekämpfungsschiff „Westensee“ beim Havaristen ein, kann aber wegen der Wetterbedingungen nicht eingesetzt werden.</p> <p>Ca. 23:45 Uhr versucht der Schlepper „Alex Gordon“ erneut vergebens, die immer wieder auf Grund aufsetzende „Pallas“ (mit schwerem Schleppgeschirr) zu schleppen.</p>	<p>31.10.1998 mittags für 01.11.1998</p> <p>31.10.1998 abends für 01.11.1998</p> <p>01.11.1998</p>	<p>Wind: Nordwestliche Winde, zunehmend 6</p> <p>Wind: auf NW-drehend, später zunehmend 6, Schauerböen</p> <p>Wind: NW rasch zunehmend 6-7, nachts W-drehend</p>	<p>„Pallas“</p> <p>Wind: vormittags schwachwindig, später NW 3-4; See: 0,3-1 m</p> <p>Deutsche Bucht:</p> <p>Wind: NNW 4 zunehmend 5, nachmittags WNW-W 4-5, Böen 7</p>
02.11.1998	<p>Weiterhin Brandnester auf dem Havaristen.</p> <p>Um 19:00 Uhr stellt das Ölüberwachungsflugzeug Do 228 Öl im Küstenmeerbereich der „Pallas“ fest.</p>	Deutschland ELG	<p>„Alex Gordon“ und „Mellum“ starten nochmals den Versuch, die „Pallas“ bei Hochwasser von der Untiefe abzuschleppen. Eine Schleppverbindung kann auch hergestellt werden, bricht jedoch wieder, da der Havarist fest aufsitzt.</p> <p>Vereinbarung zwischen MUNF und Kreis Nordfriesland.</p>	<p>01.11.1998 abends für 02.11.1998</p> <p>02.11.1998 morgens</p>	<p>Wind: SW-S-drehend 6, Schauerböen</p> <p>Wind: NW - W um 5, SE-drehend, nachts zunehmend 7-8</p>	<p>„Pallas“:</p> <p>Wind: wechselnde Windrichtungen mit Windstärken um 2 ;</p> <p>See: 0,5-1 m</p> <p>Deutsche Bucht: W 4-5, nachmittags SW-W 3-4; vormittags Böen 7</p>
03.11.1998	Um 12:15 Uhr wird erneut ein leichter Ölaustritt gesichtet.	Deutschland ELG	Die ELG und das von ihr als sachverständig hinzugezogene Havariebüro Möller & Partner haben die Abschleppversuche als geeignete Ber-	<p>02.11.1998 nachmittags für 03.11.1998</p>	<p>Wind: auf SE-E-drehend 3-4, nachts zunehmend 7-8</p> <p>Wind: nachts SE-E</p>	<p>„Pallas“</p> <p>Wind: E 5-6, abnehmend 4-5;</p>

Datum/Zeit	Position und Situation der „Pallas“ und an den Stränden	Land/Behörde	Veranlasste Maßnahmen und Ausführung dieser	Deutscher Wetterdienst (DWD) Angaben in Bft		
				Windvorhersage für die Deutsche Bucht		Beobachtete Windverhältnisse (Tageslicht)
				Zeit	Art	
			gungsmaßnahmen des Reeders der „Pallas“ akzeptiert. Nunmehr fordert sie ein Konzept, das über die bisher erfolglos gebliebenen Schleppversuche hinaus die Entsorgung des Schwer- und Dieselöls von Bord der „Pallas“ in den Vordergrund stellt. Dazu muss der Brand zunächst gelöscht werden. Da in den nächsten Tagen Springfluten erwartet werden, setzt die ELG dem Bergungsunternehmen des Reeders eine Frist bis zum 08.11.1998 zum Freischleppen des Havaristen.	02.10.1998 abends für 03.11.1998 03.11.1998 morgens	zunehmend 7-8, im Südteil S-SW 5 Wind: S-SE 7-8, Südteil SW abnehmend 5, nachts NE-drehend 6	See: um 0,5 m Deutsche Bucht: ESE-E 6-7, Böen 8, langsam abnehmend 4-5
04.11.1998	Die Holzdecksladung ist praktisch vollständig und die Holzladung in den Laderäumen teilweise verbrannt. Es befinden sich nach den vorliegenden Erkenntnissen noch zwei Brandnester an Bord.	Deutschland ELG	Der Reeder zieht zusätzlich zum Schlepper „Alex Gordon“ den Schlepper „Englishman“ hinzu. Dieser trifft um 03:00 Uhr am Ereignisort ein. Gegen 14:00 Uhr unternehmen „Alex Gordon“ und „Englishman“ weitere Schleppversuche ohne Erfolg.	03.11.1998 mittags für 04.11.1998 03.11.1998 abends für 04.11.1998 04.11.1998 morgens	Wind: NE-N 6, abnehmend 4 Wind: N 6, abends NW 4 Wind: N 6, NW-drehend, vorübergehend abnehmend 4	„Pallas“ Wind: N 6, nachmittags abnehmend 5; See: 1-1,5 m Deutsche Bucht: nördliche Winde 5-6, nachmittags 4-5, Böen 6-7
05.11.1998		Deutschland ELG	Bis 02:00 Uhr wird bei weiteren Schleppversuchen durch „Alex Gordon“ und „Englishman“ eine Drehung des Havaristen um 90° erreicht; die	04.11.1998 mittags für 05.11.1998 04.11.1998	Wind: W-SW langsam zunehmend 7-8 Wind: SW zune-	„Pallas“ Wind: W-WNW 4-5, nachmittags rückdrehend;

Datum/Zeit	Position und Situation der „Pallas“ und an den Stränden	Land/Behörde	Veranlasste Maßnahmen und Ausführung dieser	Deutscher Wetterdienst (DWD) Angaben in Bft		Beobachtete Windverhältnisse (Tageslicht)
				Windvorhersage für die Deutsche Bucht		
				Zeit	Art	
			<p>Schleppversuche müssen jedoch wegen eintretenden Niedrigwassers zunächst unterbrochen werden.</p> <p>Weiterführung der Abschleppvorgänge beim Mittaghochwasser. Der Havarist wird um 180° gedreht. Der Schlepper „Englishman“ muss wegen Grundberührung abgezogen werden. Um 19:30 Uhr löst er die Schleppverbindung zur „Pallas“. Darauf bricht gegen 24:00 Uhr auch die Schleppverbindung der „Alex Gordon“. Die „Pallas“ dreht zurück und wird unter mehrmaligem Aufsetzen höher auf die Sände getrieben.</p>	<p>abends für 05.11.1998</p> <p>05.11.1998</p>	<p>mend 8, Schauerböen</p> <p>Wind: NW 6, SW-drehend, langsam zunehmend 8-9, nachts W-drehend</p>	<p>See: 1,5-2 m</p> <p>Deutsche Bucht: W-WNW 6, nachmittags W-WSW 5-6, Böen 8-9</p>
06.11.1998	Erster Austritt von bekämpfungsfähigem Öl; anhaltende große Hitze auf der „Pallas“, weitere Brandgefahr und Wasser in allen Laderäumen.	Deutschland ELG	<p>Der Vorsitz der ELG wechselt von Niedersachsen auf den am meisten betroffenen ELG-Partner Schleswig-Holstein.</p> <p>Aufgrund der Verhältnisse auf der „Pallas“ kann mit Maßnahmen zur Entsorgung der Ladung und des Treibstoffes noch nicht begonnen werden.</p>			<p>„Pallas“</p> <p>Wind: vormittags NW-NNW 8-9 abnehmend 6, nachmittags NW 5;</p> <p>See: 2-3 m, langsam abnehmend 1-2 m</p>
	Durch eine Expertengruppe wird vom Hubschrauber aus der Rumpf der „Pallas“ überprüft und ein Knick im		Gegen 18:00 Uhr erklärt der Reeder in der ELG-Sitzung sein Schiff zum Wrack.			

Datum/Zeit	Position und Situation der „Pallas“ und an den Stränden	Land/Behörde	Veranlasste Maßnahmen und Ausführung dieser	Deutscher Wetterdienst (DWD) Angaben in Bft		Beobachtete Windverhältnisse (Tageslicht)
				Windvorhersage für die Deutsche Bucht		
				Zeit	Art	
	Schiffskörper sowie Risse in der Bordwand festgestellt.					
	Durch ELG und die beigezogenen nautischen und Bergungsexperten wird festgestellt, dass infolge des durch den Brand eingetretenen Festigkeitsverlustes der Schiffsstruktur weitere Versuche, den Havaristen abzuschleppen, nicht mehr möglich sind.		Das zunächst verfolgte Freischleppen mit einer Entsorgung außerhalb des Wattenmeeres wurde deshalb aufgegeben. Daraus ergibt sich eine neue Lage hinsichtlich der Vorgehensweise Schleppen/Löschen. Die ELG verlangt vom Reeder ein neues Konzept, das nur noch Brandbekämpfungs- und Ölentorgungsmaßnahmen beinhaltet.			
07.11.1998	Im Laufe des Tages entstehen im Seegebiet um die „Pallas“ mehrere Ölverschmutzungen. Eine Ölfahne zieht sich auf 10 sm Länge und mehrere 100 m Breite vom Wrack in Richtung See. Das ausgetretene Öl driftet zunächst seewärts.	Deutschland ELG und Schleswig-Holstein für die Ausführung der Ölbekämpfung an Land Umweltministerium (MUNF)/ Staatliches Umweltamt (StUA)	Die Frist für die Vorlage des Konzeptes zur Brandbekämpfung und Ölentorgung wird vom Reeder nicht eingehalten. Die ELG verlängert den Termin bis zum 08.11.1998. Zum vorsorglichen Schutz der Strände und Sände werden Landungsboote, Pontons, Ölbekämpfungsgerätschaften vorgehalten und Einsatzmannschaften in Bereitschaft versetzt. Die Schlepper „Hoo-ge“ und „Oland“ mit dem Ponton „Norderoog“ und den Ölsperren werden nach Am-			„Pallas“ Wind: SSW-SW 2-3, vormittags zunehmend 5, nachmittags abnehmend 4 ; See: um 1 m

Datum/Zeit	Position und Situation der „Pallas“ und an den Stränden	Land/Behörde	Veranlasste Maßnahmen und Ausführung dieser	Deutscher Wetterdienst (DWD) Angaben in Bft		Beobachtete Windverhältnisse (Tageslicht)
				Windvorhersage für die Deutsche Bucht		
				Zeit	Art	
			rum in Marsch gesetzt.			
	Am Nachmittag wird Öl in den Gewässern südlich von Amrum und Föhr durch Luftüberwachung festgestellt.		Zur Ölbekämpfung sind folgende Fahrzeuge im Einsatz: „Mellum“, „Neuwerk“, „Knecht-sand“ und „Norderhever“.			
08.11.1998	Starke Hitzeentwicklung im Havaristen.		Nach Fristablauf erklärt der Reeder, dass er aus Zeitmangel für Vertragsverhandlungen keinen Auftrag zur Brandbekämpfung und Entsorgung erteilen könne. Daher übernimmt die ELG um 16:00 Uhr die Verantwortung für die Brandbekämpfung und die Leichterung des Öls. Unverzüglich werden Gespräche mit dem bisher tätigen Berger aufgenommen. Von der ELG wird die Brandbekämpfung in den Vordergrund gestellt, da ohne Erkalten des Wracks keine Arbeiten zur Leichterung und schiffsnahen Ölaufnahme erfolgen können.			Wind: SSW 3-4, später 5 See: 0,5-1 m
	Ölanlandungen an den Stränden von Amrum und Föhr, später auch von Sylt und in geringem Umfang von Hooge und Langeneß.		Reinigungsmaßnahmen werden aufgenommen. Die Öl-bekämpfungsschiffe sind bis zur einbrechenden Dunkelheit im Einsatz.			
09.11.1998	Bis zu diesem Tag werden		Zusätzliche Fahrzeuge zur			Wind: SE 5, zuneh-

Datum/Zeit	Position und Situation der „Pallas“ und an den Stränden	Land/Behörde	Veranlasste Maßnahmen und Ausführung dieser	Deutscher Wetterdienst (DWD) Angaben in Bft		Beobachtete Windverhältnisse (Tageslicht)
				Windvorhersage für die Deutsche Bucht		
				Zeit	Art	
	<p>durch die Luftüberwachung ca. 15 m³ ausgetretenes Öl festgestellt.</p> <p>Weitere Ölverunreinigungen auf Amrum an der West- und Ostküste sowie an der Südspitze festgestellt. Auf Föhr werden erhebliche Ölverunreinigungen beobachtet, vor allem im Bereich der Gode-niederung.</p> <p>Vereinzelte Verunreinigungen auf Langeneß und Hooge sowie auf Japsand und dem Flutsand von Norderoog.</p>		<p>Ölbekämpfung im flachen Wasser werden geordert: „Hooge“, „Oland“ und „Süder- aue“.</p> <p>Der Schwerpunkt der landsei-tigen Ölbekämpfung wird auf die Inseln verlegt. Vor der Godeniederung und auf Föhr werden Ölsperren ausge-bracht. Die Landungsboote „Sardine“ und „Saibling“ des ALR Husum sowie Gelände-fahrzeuge, Hochdruckreiniger und weitere notwendige Ge-rätschaften werden zur Verfü-gung gestellt.</p> <p>Den betroffenen Gemeinden wird ein Berater aus dem Umweltministerium zur Seite gestellt.</p> <p>Die ELG überprüft mit einem Brandschutzexperten der Bundesmarine das von der Firma Wijsmuller vorgeschla-gene Brandbekämpfungskon-zept. Die Auftragserteilung erfolgt um 18:00 Uhr.</p>			<p>mend 6, in Böen 7-8, abends 4-5</p> <p>See: 0,5-1 m</p>
10.11.1998			<p>Die Firma Wijsmuller beginnt mit den Vorbereitungen zur Brandbekämpfung.</p> <p>Das Ölbekämpfungs- und</p>			<p>Wind: WSW 3-4, nachmittags SW 4, später WNW 6, in Böen 7-8</p>

Datum/Zeit	Position und Situation der „Pallas“ und an den Stränden	Land/Behörde	Veranlasste Maßnahmen und Ausführung dieser	Deutscher Wetterdienst (DWD) Angaben in Bft		
				Windvorhersage für die Deutsche Bucht		Beobachtete Windverhältnisse (Tageslicht)
				Zeit	Art	
			<p>Feuerlöschschiff „Kiel“ wird an den Einsatzort beordert.</p> <p>Die ELG verhandelt mit den drei Bergungsunternehmen Wijmuller, Titan und Smit International über die Ölent-sorgung aus dem Havaristen in Anwesenheit des Versiche-rungsvertreters des Havaristen.</p> <p>Die Landesregierung Schles-wig-Holstein beschließt die Einrichtung eines interministeri-ellen Leitungsstabes.</p> <p>Gegen 16:15 Uhr trifft der Umweltminister der Landes Schleswig-Holstein auf Föhr ein, um sich über die dortige Situation zu informieren; an-schließend folgt ein Informa-tionsbesuch auf der Insel Amrum.</p>			See: zunehmend 1,5-2 m
11.11.1998	Das Ölüberwachungsflugzeug stellt gegen 14:00 Uhr eine Ölfahne von etwa 7 km Län-ge und 300 m Breite fest, die von der „Pallas“ südwestlich driftet.		Der interministerielle Lei-tungsstab der Landesregie-rung Schleswig-Holstein übernimmt in Abstimmung mit der ELG und in Zusammen-arbeit mit dem StUA Schles-wig, den örtlichen Feuerweh-ren und dem Technischen Hilfswerk die landseitige Öl-bekämpfung.			Wind: WNW 5-6, in Böen 7-8, abends 4-5 See: 1,5-2 m

Datum/Zeit	Position und Situation der „Pallas“ und an den Stränden	Land/Behörde	Veranlasste Maßnahmen und Ausführung dieser	Deutscher Wetterdienst (DWD) Angaben in Bft		Beobachtete Windverhältnisse (Tageslicht)
				Windvorhersage für die Deutsche Bucht		
				Zeit	Art	
			<p>Das Feuerlöschschiff „Kiel“ assistiert bei der Brandbekämpfung durch Kühlung der Außenhaut des Schiffes.</p> <p>Um 18:00 Uhr wird von der ELG dem Konsortium Wijsmuller/Titan der Auftrag zur Entsorgung des Öls und der kontaminierten Ladungsteile aus dem Wrack erteilt.</p>			
12.11.1998			<p>Das Ölbekämpfungsschiff „MPOSS“ ist zusätzlich im Einsatz. Die Firma Wijsmuller hat die Vorbereitungen zur Brandbekämpfung abgeschlossen.</p> <p>Die ELG verfolgt weiterhin das Konzept der vorrangigen Brandbekämpfung und Sicherung der „Pallas“.</p> <p>Am Nachmittag werden die Restreinigungsarbeiten an den Stränden von Amrum, Sylt und Föhr abgeschlossen.</p>			<p>Wind: W 3-4, abends SSE 4-5</p> <p>See: 0,5-1 m</p>
13.11.1998			<p>Die Brandbekämpfung wird morgens unter Hinzuziehung des Feuerlöschschiffs „Kiel“ begonnen, wird aber wegen der immer noch hohen Temperatur an der Außenhaut erschwert.</p>			<p>Wind: S 5, in Böen 6-7</p> <p>See: 1 m</p>

Datum/Zeit	Position und Situation der „Pallas“ und an den Stränden	Land/Behörde	Veranlasste Maßnahmen und Ausführung dieser	Deutscher Wetterdienst (DWD) Angaben in Bft		Beobachtete Windverhältnisse (Tageslicht)
				Windvorhersage für die Deutsche Bucht		
				Zeit	Art	
14.11.1998	Die bisher ausgetretene Ölmenge wird auf 30 - 35 m ³ geschätzt.		<p>Der interministerielle Leitungsstab und die ELG regeln ihre Zusammenarbeit.</p> <p>Die Ölbekämpfungsschiffe „Bottsand“ und „Thor“ sind zusätzlich im Einsatz.</p> <p>Um 14:00 Uhr ist die Einsatzbereitschaft der Helfer an den Stränden sichergestellt. Auf Amrum und Föhr werden 15 bzw. 40 Kräfte des Technischen Hilfswerkes sowie die verfügbaren Kräfte der örtlichen Feuerwehren bereitgehalten. In Reserve befinden sich 125 Mitarbeiter des THW in erhöhter Bereitschaft. Zeitlich gestaffelt wird die Bereitschaft von weiteren 100 Kräften des THW und der 38 Ölwerehen des Landes hergestellt. Die Bundeswehr kann 150 Soldaten zur Verfügung stellen.</p>			<p>Wind: SE 4, abnehmend 3</p> <p>See: 1-0,5 m</p>
15.11.1998						<p>Wind: morgens: ENE 2-4 nachmittags: NE 3, drehend E 3</p>
16.11.1998	In drei von insgesamt sieben Laderäumen ist das Feuer gelöscht.		Die Hubplattform „Barbara“ ist unterwegs. Die Arbeitsaufnahme ist für den 18.11.1998 vorgesehen.			<p>Wind: N-NE 3-4, zunehmend 5, in Böen 6</p> <p>See: 1 m</p>

Datum/Zeit	Position und Situation der „Pallas“ und an den Stränden	Land/Behörde	Veranlasste Maßnahmen und Ausführung dieser	Deutscher Wetterdienst (DWD) Angaben in Bft		Beobachtete Windverhältnisse (Tageslicht)
				Windvorhersage für die Deutsche Bucht		
				Zeit	Art	
17. und 18.11.1998	Erste Begehungen der „Pallas“ ergeben folgendes Bild: Es tritt nur noch wenig Öl aus, das durch mehrere Ölbekämpfungsfahrzeuge weitgehend aufgenommen werden kann. An den Stränden und den umliegenden Inseln werden keine neuen Ölverschmutzungen beobachtet.		Die „Kiel“ setzt die Unterstützung der Brandbekämpfung durch Kühlung der Außenhaut fort, so weit dies die See-gangsverhältnisse zulassen.			Wind: <u>17.11.1998:</u> morgens: N 5-6 nachmittags: NE 2 <u>18.11.1998:</u> SE 1-3 See: 1-0,5 m
19.11.1998	Kontrollbefliegungen der „Pallas“ ergeben mehrere vom Havaristen ausgehende Ölfahnen.		Die Hubplattform „Barbara“ nimmt die Position an der „Pallas“ ein und unterstützt die Feuerlöscharbeiten.			Wind: N-NNE 2-3, zunehmend 4-5 See: 0,5 m
20. und 21.11.1998	Beim Öffnen der Luken der „Pallas“ zeigt sich, dass erhebliche Teile der Ladung mit Öl verschmutzt sind. Es bestehen weiterhin Schwelbrände.		Am 20.11.1998 werden mehrere Laderäume der „Pallas“ mit Wasser befüllt. Die Brände können jedoch nicht vollständig gelöscht werden. Eine Abdeckung mit Schaum wird von der ELG wegen einer sich bildenden und schwer entsorgbaren Emulsion verworfen. Über die Tankentlüftungen wird Öl aus den Doppelbodentanks abgesaugt.			Wind: NNE 3, später Süd 5-6, in Böen 7 See: anfangs 0,5 m, später 1,5-2 m
22. und	Am 21.11.1998 zeigen Brandbekämpfung und Flu-					Wind: S 5-6, in Böen

Datum/Zeit	Position und Situation der „Pallas“ und an den Stränden	Land/Behörde	Veranlasste Maßnahmen und Ausführung dieser	Deutscher Wetterdienst (DWD) Angaben in Bft		Beobachtete Windverhältnisse (Tageslicht)
				Windvorhersage für die Deutsche Bucht		
				Zeit	Art	
23.11.1998	tung Wirkung. Die Feuer in den Luken 2, 3, 4, 4a, 5 und 6 sind gelöscht.					7, später ESE 3-4, See: 2 m, später 1-0,5 m
24. bis 26.11.1998	Am 24.11.1998 ist das Feuer gelöscht. Es treten keine nennenswerten Ölmengen aus. Die Gefahr der Strandverschmutzung besteht zunächst nicht. Das Wrack sinkt erkennbar in den Meeresboden ein, mit der Gefahr größerer Beanspruchung für den ausgeglühten Schiffskörper.		Die Ölentsorgungsmaßnahmen laufen.			Wind: Wind aus südlichen Richtungen anfangs 3-4, zunehmend 6, in Böen 7 See: 0,5 m, 1-1,5 m
27. bis 29.11.1998	Neue Strandverschmutzungen werden nicht festgestellt.		Die Entsorgungsarbeiten auf der „Pallas“ werden fortgesetzt.			Wind: S 4, drehend E 4, später 4-5 See: 1,5-0,5 m
30.11.1998	Alle Doppelbodentanks der „Pallas“ sind beschädigt. Daher ist ein erheblicher Teil des Bunkeröls in die Laderäume 4a, 5 und 6 eingedrungen. Sehr geringe Anlandungen von Öl auf der Insel Föhr werden beseitigt.		Es werden sechs Sicherungspfähle zwischen dem Wrack (Backbord) und der Hubplattform eingespült. Die ölverschmierte Ladung aus den Laderäumen 4a, 5 und 6 muss entfernt werden.			Wind: E 4 See: 0,5 m
01.12.1998	Der Knickwinkel des Wracks hat sichtbar zugenommen. Es ist eine erneute geringe		Durch das Medieninteresse und die damit verbundenen privaten Hubschrauberflüge			Wind: ENE 3-4, zunehmend 5

Datum/Zeit	Position und Situation der „Pallas“ und an den Stränden	Land/Behörde	Veranlasste Maßnahmen und Ausführung dieser	Deutscher Wetterdienst (DWD) Angaben in Bft		Beobachtete Windverhältnisse (Tageslicht)
				Windvorhersage für die Deutsche Bucht		
				Zeit	Art	
	Rauchentwicklung in Luke 1 festzustellen. Bei Überfliegung der Strände zeigen sich keine Ölverschmutzungen, jedoch leichter Ölaustritt aus dem Wrack in nicht bekämpfungsfähiger Schichtstärke.		und Schifffahrten in unmittelbarer Nähe des Wracks wird es erforderlich, zu Wasser und in der Luft Sperrzonen einzurichten, um die Arbeiten am Wrack nicht zu gefährden.			See: 0,5-1 m
02.12.1998	Die Lage des Wracks ist stabil. Die Pfähle sind auf Position eingespült.		Es werden von der ELG vorbereitende Maßnahmen zur Entladung der ölkontaminierten Ladungsteile getroffen.			Wind: E 4-5, nachts abnehmend 3 See: 0,5 m
03.12.1998			Die Luke 1 wird geflutet und damit die Rauchentwicklung gestoppt. Mit dem Bergungsunternehmen wird durch die ELG ein Ergänzungsvertrag über die Entladung der Holzladung abgeschlossen.			Wind: SE 3, nachts SW 4 See: 0,5 m
04. bis 06.12.1998	Es werden keine Ölverschmutzungen im Bereich des Wracks gesichtet. Bei der Ortsbesichtigung durch die ELG wird festgestellt, dass keiner der Bunkertanks unbeschädigt geblieben ist.		Um an die Tankdecken zur weiteren Untersuchung der Doppelbodentanks heranzukommen, müssen die verölten Ladungsreste entfernt werden. Es werden Maßnahmen dazu ergriffen.			Wind: anfangs S 5, später rechtsdrehend N 6, in Böen 8-9 See: 1-1,5 m
07. bis 10.12.1998	Auf beiden Seiten des Wracks zeigen sich Außenhautrisse. Seine Lage bleibt jedoch stabil. Ein leichter		Zur Abfuhr der Ladungsreste werden durch die ELG Küstenmotorschiffe verpflichtet. Die Bergungsfirmen werden			Wind: anfangs N 5, in Böen 7, auf S drehend 3, zunehmend 5

Datum/Zeit	Position und Situation der „Pallas“ und an den Stränden	Land/Behörde	Veranlasste Maßnahmen und Ausführung dieser	Deutscher Wetterdienst (DWD) Angaben in Bft		Beobachtete Windverhältnisse (Tageslicht)
				Windvorhersage für die Deutsche Bucht		
				Zeit	Art	
	Ölaustritt wird beobachtet.		aufgefordert, Sicherungsmaßnahmen vor Eintreten der Starkwindperiode zu treffen. Ölbekämpfungsschiffe liegen in Bereitschaft.			See: 0,5-1 m
11. bis 14.12.1998	Die Laderäume 5 und 6 sind vollständig entleert, der Laderaum 4a zur Hälfte. Das Heck des Wracks ist durch Auskolkung infolge von Wind und Seegang abgesackt.		Durch die ELG und das StUA wird das russische See-Binnen-Schiff „Shyzhnia“ gechartert, da dieses über eine größere Ladefähigkeit verfügt.			Wind: anfangs SE 6, in Böen 7-8, drehend auf 4, drehend auf W 6-7, in Böen 8, später abnehmend auf 5 See: 1-2 m
15. bis 17.12.1998	Die Lage des Wracks ist stabil, es werden keine weiteren Ölaustritte oder Anlandungen beobachtet.		Der interministerielle Leitungsstab der Landesregierung Schleswig-Holstein tritt zu seiner letzten Sitzung zusammen. Vor Ort wird die Entladung der Holzreste fortgesetzt.			Wind: aus westlichen Richtungen 5-6, in Böen 7-8 See: 1,5-2 m
18. bis 20.12.1998			Die ELG verlangt vom Bergungsunternehmen Sondierungsarbeiten an den freigelegten Doppelböden, um einen Überblick über den tatsächlichen Füllungsgrad der Doppelbodentanks zu gewinnen. Weiterhin werden Maßnahmen zur Reinigung des Wracks und zur Verfüllung			Wind: aus westlichen Richtungen 6, in Böen 7, zwischenzeitlich abflauend 4-5, später 5-6, in Böen 7-8 See: 1,5-2 m

Datum/Zeit	Position und Situation der „Pallas“ und an den Stränden	Land/Behörde	Veranlasste Maßnahmen und Ausführung dieser	Deutscher Wetterdienst (DWD) Angaben in Bft		Beobachtete Windverhältnisse (Tageslicht)
				Windvorhersage für die Deutsche Bucht		
				Zeit	Art	
			der Tanks und Laderäume mit Sand vorbereitet, um die festen, nicht mehr pumpfähigen Bestandteile des Öls zu binden und das Wrack zu stabilisieren. Die Entlassung der Hubplattform „Barbara“ wird für die 52. Woche vorgesehen.			
21.12.1998	Die „Pallas“ zieht wieder leichte Dieselölspuren. Bei Hochwasser schlägt die See in den Laderaum 5. Dabei treibt Öl aus den Doppelbodentanks auf. Das Heck des Wracks sinkt langsam weiter ab.		Das Ölabpumpen und das Setzen von Bohrungen an der Tankdecke werden fortgesetzt. Es werden immer noch Ölkumpen aus den Laderäumen entfernt.			Wind: NNW 5-6, in Böen, später SW 4 See: 1-1,5 m, später 0,5-1 m
22.12.1998	In Luke 1 tritt ein erneuter Schwelbrand auf, wird aber durch Fluten endgültig gelöscht. Im Maschinenraum ist kein Schmieröl mehr vorhanden. Die verölte Holzladung in den Luken 5 und 6 ist gelöscht, in Luke 4a sind noch Restmengen vorhanden, jedoch wird immer wieder auftreibendes Öl beobachtet. Das Vorschiff der „Pallas“ wird zunehmend überspült. Bei Hochwasser sind unterschiedliche Bewegungen von					Wind: NNW 5-6, in Böen, später SW 4 See: 1-1,5 m, später 0,5-1 m

Datum/Zeit	Position und Situation der „Pallas“ und an den Stränden	Land/Behörde	Veranlasste Maßnahmen und Ausführung dieser	Deutscher Wetterdienst (DWD) Angaben in Bft		Beobachtete Windverhältnisse (Tageslicht)
				Windvorhersage für die Deutsche Bucht		
				Zeit	Art	
	Vor- und Achterschiff zu bemerken, die Gefahr des Auseinanderbrechens des Schiffskörpers wächst.					
23. bis 29.12.1998	<p>Die ungünstigen Wetterbedingungen seit dem 23.12. führen zum Abbruch der Arbeiten auf der „Pallas“.</p> <p>Überflüge haben lediglich leichte Ölfilme in der Nähe des Wracks ergeben.</p> <p>Teile der Holzladung aus den Luken 3 und 4 werden freigesetzt.</p> <p>Der Rumpf der „Pallas“ reißt an der Knickstelle ein. Vor- und Achterschiff haben sich weiter eingesenkt.</p>		Die „Barbara“ entnimmt ab dem 25.12.1998 Holzreste aus dem Wrack.			<p>Wind: anfangs S 5-6, in Böen 7-8, dann aus westlichen Richtungen 7-8, in Böen 9-10, später 6, in Böen 8</p> <p>See: 1,5-3 m, später 2-1 m</p>
30.12.1998 bis 04.01.1999	<p>Leichte Ölfilme werden in der Nähe des Wracks gesichtet.</p> <p>Der Rumpf der „Pallas“ reißt an der Knickstelle nunmehr komplett ein. Vor- und Achterschiff haben sich weiter abgesenkt. Der Lukenbereich ist bei Hochwasser teilweise überflutet.</p> <p>Am 30.12.1998 wird Ölaustritt am Heck festgestellt.</p>		Seit dem 23.12.1998 sind die Arbeiten auf der „Pallas“ wegen der Wetterbedingungen abgebrochen worden.			<p>Wind: aus südlichen Richtungen anfangs 6, dann 4-5, später 6-7, in Böen 8</p> <p>See: 0,5-1m, später 1,5-2 m</p>

Datum/Zeit	Position und Situation der „Pallas“ und an den Stränden	Land/Behörde	Veranlasste Maßnahmen und Ausführung dieser	Deutscher Wetterdienst (DWD) Angaben in Bft		Beobachtete Windverhältnisse (Tageslicht)
				Windvorhersage für die Deutsche Bucht		
				Zeit	Art	
05. bis 07.01.1999			Das Bekämpfungsschiff „Knechtsand“ wird eingesetzt, kann aber bei Wind und Seegang nicht arbeiten.			Wind: aus westlichen Richtungen 6-7, in Böen 8-9 See: 2-2,5 m
08. bis 10.01.1999	Es wird durch die Ölüberwachung Ölaustritt aus dem Wrack festgestellt. Die Risse im Wrack werden erneut vermessen. Vor- und Achterschiff sind um weitere 20 - 30 cm eingesunken, das Vorschiff neigt sich von den Stützpfehlen weg nach Steuerbord. Am 05. und 06.01.1999 wird die Arbeit am Wrack durch Wind und Seegang stark behindert.		Am 07.01.1999 wird das Ölbekämpfungsschiff „Knechtsand“ zur Ölbekämpfung eingesetzt. An Bord der „Pallas“ werden die Abschöpfarbeiten im Maschinenraum fortgeführt und weitere Holzreste aus der Luke 4a entfernt.			Wind: S 3-4, dann E 4-5, später NNE 5-4, am 10.01. NE und SE 2-3 See: 0,5 m
	Zum jetzigen Zeitpunkt befinden sich vermeintlich nur noch Restmengen an Öl und ölverschmutztem Holz an Bord, von denen keine ernsthaftige Gefahr für das Wattenmeer und die Strände ausgeht und deren Beseitigung in keinem Verhältnis zu dem dafür erforderlichen Aufwand stehen würden.		Die ELG entscheidet, der Vertrag mit dem Konsortium Wijsmuller/Titan wird am 10.01.1999 beendet. Die Ölabbegung wird fortgesetzt. Bis zum Ablegen der „Barbara“ bleibt die „Knechtsand“ vor Ort. Nach Ablegen der „Barbara“ ist die Situation am Wrack regelmäßig aus der Luft und von See aus zu überwachen.			

Datum/Zeit	Position und Situation der „Pallas“ und an den Stränden	Land/Behörde	Veranlasste Maßnahmen und Ausführung dieser	Deutscher Wetterdienst (DWD) Angaben in Bft		
				Windvorhersage für die Deutsche Bucht		Beobachtete Windverhältnisse (Tageslicht)
				Zeit	Art	
			Am 10.01. verlässt die Hubinsel „Barbara“ die Wrackposition.			

III. Was hat zur Havarie und Strandung des Holzfrachters „Pallas“ in der Nordsee geführt?

A. Darstellung der zeitlichen Abläufe, der getroffenen Maßnahmen und der jeweiligen Akteure

1. Alarmierung

a) Donnerstag, 22. Oktober 1998

Am Donnerstag, dem 22.10.1998, verließ der Holzfrachter „Pallas“ den schwedischen Hafen Hudiksvall mit Ziel Marokko. Für den 48-jährigen Kapitän Stepien war es die erste Fahrt auf diesem Schiff.¹¹

b) Sonnabend, 24. Oktober 1998

Zwei Tage später, am Sonnabend, dem 24.10.1998, erreichte nach Aussage der Auskunftsperson Zacher, Leiter des WSA Cuxhaven und Leiter des ZMK im WSA Cuxhaven, etwa um 22:30 Uhr ein Telex des Containerfrachters „Ruby XL“ die Lotsenbrüderschaft Elbe. Die „Ruby XL“, fünfmal größer als die „Pallas“, die sich zu diesem Zeitpunkt noch in niederländischen Hoheitsgewässern befand, meldete einen Maschinenschaden (Ausfall der Hauptmaschine) und bat um Schlepperhilfe. Die Lotsenbrüderschaft Elbe gab die Meldung der „Ruby XL“ sofort an den ZMK weiter.¹² Daraufhin wurde um 23:52 Uhr der Hochseeschlepper „Oceanic“ unter Kapitän Pohl (Auskunftsperson) vom ZMK zur „Ruby XL“ beordert.¹³

c) Sonntag, 25. Oktober 1998

Am frühen Morgen des 25.10.1998, um 04:54 Uhr, erreichte die „Oceanic“ den Havaristen „Ruby XL“.¹⁴ Zu dieser Zeit herrschte Südoststurm mit Windstärke 9 - 10 Bft. Der Havarist trieb. Eigner und Kapitän verweigerten zunächst ein Verschleppen durch die „Oceanic“.¹⁵ Um 07:36 Uhr fragte die „Ruby XL“ dann aber doch nach der Schleppbereitschaft der „Oceanic“. 8 Min später, um 07:44 Uhr, hielt die „Oceanic“ Rücksprache mit dem ZMK wegen einer Schleppgenehmigung, welche erteilt wurde. Um 09:28 Uhr forderte die „Ruby XL“ die „Oceanic“ endgültig zum

¹¹ BamS, 15.11.1998.

¹² Zacher, AProt. 10, S. 32.

¹³ Chronologie GAUSS, Umdruck 14/3035.

¹⁴ Chronologie GAUSS, Umdruck 14/3035.

¹⁵ Chronik SDN, 05.11.98.

Schleppen an.¹⁶ Gegen 10:00 Uhr überschritt die „Ruby XL“ aufgrund der Winddrift die Grenze zwischen den Niederlanden und Deutschland. Der Kapitän der „Ruby XL“ nahm jetzt die Hilfe der „Oceanic“ an.¹⁷ Wie die Auskunftsperson Herrmann, Leiter der Verkehrszentrale und stellvertretender Leiter des ZMK, aussagte, wurde nach entsprechender Order durch den ZMK binnen 50 Min eine Schleppverbindung hergestellt.¹⁸

Anschließend wurde der Schleppverband „Oceanic“-„Ruby XL“ durch die Auskunftsperson Herrmann in die Deutsche Bucht beordert¹⁹. Auftrag der „Oceanic“ war es, den Havaristen elbaufwärts nach Bützfleth in Niedersachsen zu schleppen.²⁰ Zur Unterstützung der „Oceanic“ wurde um 10:35 Uhr das Mehrzweckschiff „Neuwerk“ vom ZMK als sogenannter Assistenz- oder Stand-by-Schlepper zum Schleppverband beordert.²¹

Am 25.10.1998 um 15:40 Uhr erhielt das Maritime Rescue Coordination Centre (MRCC) in Aarhus (Dänemark) per Funk Nachricht, dass ein Holzfrachter in der Nordsee Höhe Esbjerg durch einen Ladungsbrand in Seenot geraten sei. Daraufhin wurde der dänische Seenotrettungskreuzer „Nordsjøen“ zum Havaristen beordert.²²

Eine Stunde später, um 16:40 Uhr, verbreitete nach Aussage der Auskunftsperson Fox, Leiter der Seenotleitung Bremen (MRCC), das dänische Lyngby-Radio auf der Notfrequenz 2182 kiloHertz (kHz) eine Dringlichkeitsmeldung der „Pallas“ an MRCC Aarhus mit dem Inhalt, dass Feuer an Bord sei.²³ Diese so genannten PAN-PAN-Meldungen besagen, dass sich ein Schiff in Seenot befindet, aber keine unmittelbare Gefahr für die Besatzung besteht.²⁴ Bei erstmaliger Verbreitung der Dringlichkeitsmeldung um 16:40 Uhr herrschte über der Nordsee Windstärke 8 Bft, in Böen 10 Bft, die Wellenhöhe betrug 2,5 bis 4,5 m. Die Sonne war bereits untergegangen und nach 4 Min setzte die Dämmerung ein.²⁵

25 Min später, um 17:05 Uhr, meldete nach Aussage des Leiters der Such- und Rettungsleitstelle Glücksburg, Lang, das dänische Rescue Co-operation Centre in Karup (RCC Karup) an die Such- und Rettungsleitstelle der SAR in Glücksburg (RCC Glücksburg) als erste Information, dass sich wohl ein brennender Frachter im dänischen RCC-Einsatzgebiet befinde, aber keine Notlage herrsche.²⁶ Zwischen 17:05 Uhr und dem 26.10.1998, 00:06 Uhr, wurde dann kein Kontakt zwischen dem RCC Karup und dem RCC Glücksburg mehr dokumentiert.²⁷

¹⁶ Chronologie GAUSS, Umdruck 14/3035.

¹⁷ Zacher, AProt. 10, S. 32.

¹⁸ Herrmann, AProt. 31, S. 7; Chronik SDN, 05.11.98.

¹⁹ Herrmann, AProt. 31, S. 7.

²⁰ Zacher, AProt. 10, S. 32.

²¹ Körner, AProt. 22, S. 5; Tischvorlage Umweltausschuss, Umdruck 14/2740.

²² Zwischenbericht BMVBW, S. 2.

²³ Fox, AProt. 8, S. 5; Chronologie GAUSS, Umdruck 14/3035.

²⁴ Fox, AProt. 8, S. 6.

²⁵ Gutachten DWD, Umdruck 14/2932.

²⁶ Lang, AProt. 8, S. 29.

²⁷ Lang, AProt. 8, S. 36.

Nach übereinstimmenden Aussagen der Auskunftspersonen Pichlo, dem Kapitän des der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) gehörenden Seenotrettungskreuzers (SRK) „Wilhelm Kaisen“, sowie der Auskunftsperson Fox vom MRCC Bremen wurde die wiederholt durch Lyngby-Radio auf der Notfrequenz 2182 kHz ausgestrahlte Dringlichkeitsmeldung um 17:20 Uhr von der „Wilhelm Kaisen“ auf ihrer Station in Helgoland empfangen und von dieser 8 Min später an das MRCC Bremen weitergeleitet.²⁸ Das MRCC Bremen überwacht die Notfrequenz 2182 kHz nicht in seiner Zentrale in Bremen, da solche Dringlichkeitsmeldungen aufgrund der Reichweite der Frequenz in Bremen nicht oder nur unter günstigen Wetterbedingungen empfangen werden können. Vielmehr überwachen die Seenotrettungskreuzer die Notfrequenz. Der Empfang der Dringlichkeitsmeldung durch die „Wilhelm Kaisen“ war daher kein Zufall.²⁹

Um 17:31 Uhr, 3 Min nach Weiterleitung der Seenotfallmeldung durch die „Wilhelm Kaisen“, informierte das MRCC Bremen den ZMK dahingehend, dass ein Fahrzeug 80 sm nordwestlich Helgoland Feuer gemeldet hatte.³⁰ Weiter fragte das MRCC Bremen, ob der ZMK Fahrzeuge in dieser Gegend habe, was verneint wurde.³¹

Das Telefonat des MRCC Bremen beim KüWaZN, BGS-Apparat 390, hatte laut Abschrift vom Tonträger³² folgenden Wortlaut:

- Küstenwachzentrale, Heyse.
- Die Seenotleitung in Bremen, Kubas, guten Tag.
- Guten Tag.
- 80 sm NW-lich Helgoland, haben Sie da zufällig irgendetwas stehen?
- 80 sm NW-lich Helgoland.
- Die „Oceanic“ oder so was?
- Nee, die „Oceanic“, die gerade hier im Beritt, die ist hier südlich Helgoland mit einem Havaristen.
- Oder „Neuwerk“ oder irgend was feuerlöschfähiges?
- „Neuwerk“ ist bei Helgoland. Was ist denn da 80 sm NW-lich Helgoland?
- 80 sm NW-lich Helgoland brennt ein Schiff mit dem Namen „Pallas“.
- Kleinen Moment.
- Ich habe noch eine Länge und Breite. 55° 13,7 N, 006° 25,9 E. Da soll eben eine PAN-PAN gelaufen sein, also mehr weiß ich auch noch nicht.
- PAN-PAN, brennt ein Schiff.

²⁸ Fox, AProt. 8, S. 5; Pichlo, AProt. 12, S. 40.

²⁹ Fox, AProt. 8, S. 11.

³⁰ Fox, AProt. 8, S. 6.

³¹ Zacher, AProt. 10, S. 31.

³² Umdruck 14/3779

- Ja, aber bei dem Wetter, da müssen wir mal gucken.
- Die „Kaisen“, die kann ja nur ziemlich langsam bei so einem Wetter fahren.
- Ja, wenn da bei 5 bis 6 m See, die die da draußen haben.
- Also mindestens 8 Stunden.
- Nee, und „Neuwerk“, das müsste ich mal absprechen. Ich ruf gleich mal zurück.

Verabschiedung, Ende.

Die Auskunftsperson Fox führte aus, dass anschließend, um 17:33 Uhr, das MRCC Bremen auf Anfrage vom MRCC Aarhus die Auskunft erhielt, dass das Feuer an Bord unter Kontrolle sei und sich der Havarist 55 sm vor dem dänischen Esbjerg befinde. Ein Hilfsangebot des MRCC Bremen wurde vom MRCC Aarhus abgelehnt. Zu diesem Zeitpunkt war in Bremen nicht bekannt, mit welchen Schiffen Dänemark vor Ort war.³³

Daraufhin informierte das MRCC Bremen um 17:36 Uhr, laut Telefonmitschnitt um 17:34 Uhr³⁴, das Küstenwachzentrum Nordsee darüber, dass das Feuer an Bord unter Kontrolle und eine Unterstützung durch das Küstenwachzentrum Nordsee nicht mehr erforderlich sei.³⁵

Nach der Abschrift vom Tonträger³⁶ hatte der Anruf des KüWaZN, BGS-Apparat 390, beim MRCC Bremen um 17:34 Uhr folgenden Wortlaut:

- Seenotleitung in Bremen, Kubas, guten Tag.
- Ja, Heyse. Herr Kubas, eine Frage, was ist das für ein Schiff, haben Sie da Informationen drüber?
- Nee, aber ich weiß, dass er in Luke 3 und 4 Feuer hat, aber die letzte Meldung ist, dass er das Feuer schon unter Kontrolle hat und er fährt auf Esbjerg zu.
- Ach so, Luke 3 und 4 Feuer, und hat er wahrscheinlich unter Kontrolle.
- Richtig, und die Dänen haben also 2 Hubschrauber in stand-by, falls was ist.
- Ja, also dann machen wir erst mal nichts.
- Ja, die kommen ja noch nicht halbwegs vernünftig da hin im Augenblick.
- Nee, das schaffen wir nicht.
- Ist ja voll gegenan.
- Nee, die „Neuwerk“ ist hier unten nämlich im Einsatz, also die ist schlecht hier raus zu nehmen. Und andere Fahrzeuge kommen da gar nicht hin. Auch unser 21-er nicht, wie soll der da hoch kommen.

³³ Fox, AProt. 8, S. 7.

³⁴ Umdruck 14/3779

³⁵ Zacher, AProt. 10, S. 31; Chronologie GAUSS, Umdruck 14/3035.

³⁶ Umdruck 14/3779

- Nee, alles klar.
Verabschiedung, Ende.

Nach dieser Rückmeldung hatte das MRCC Bremen keine Kenntnis von einer späteren Veränderung der Lage. Lyngby-Radio strahlte weiter die Dringlichkeitsmeldung aus, ansonsten geschah nichts weiter. Ein offizieller Austausch von Informationen erfolgte nicht.³⁷ Bis zur Meldung des RCC Glücksburg am 26.10.1998 um 00:20 Uhr („Feuer erneut ausgebrochen, Personen sollen evakuiert werden, SAR-Hubschrauber von Helgoland unterwegs“) an das MRCC Bremen gab es keine weiteren Meldungen.³⁸ Auch der ZMK unternahm nach Aussage der Auskunftsperson Zacher nichts.³⁹

Um 18:26 Uhr fand dann ein Lagegespräch der „Pallas“ mit dem RCC Denmark statt. Hierbei stellte sich heraus, dass die „Pallas“ keine Seekarte von Esbjerg an Bord hatte und eine Lotsenübernahme wegen des Wetters nicht möglich war.⁴⁰ Dieses Lagegespräch wurde von den Dänen nicht an das MRCC Bremen weitergeleitet.⁴¹

34 Min später, um 19:00 Uhr, wurde auf einer Krisensitzung an Bord der „Pallas“ das Verlassen des Schiffes vorbereitet.⁴² Weitere 20 Min später meldete die „Pallas“ an den RCC Denmark: „no fire but heavy smoke formation“. ⁴³ Auch diese Meldung wurde nach Aussage der Auskunftsperson Fox nicht an das MRCC Bremen weitergeleitet.⁴⁴ Um 19:29 Uhr sendete die „Pallas“ dann eine dringende Notmeldung aufgrund zunehmender Rauchentwicklung. Es sei jedoch kein offenes Feuer an Bord, die Reise nach Esbjerg werde fortgesetzt.⁴⁵ Diese Meldung wurde ebenfalls nicht an das MRCC Bremen weitergeleitet.⁴⁶

Um 20:00 Uhr schossen Stichflammen aus einem der Laderäume.⁴⁷

Zur gleichen Zeit trat die Auskunftsperson Köhler vom Zoll seine Schicht im Küstenwachzentrum in Cuxhaven (KüWaZN) an, die bis zum 26.10.1998 um 06:00 Uhr dauerte. Sein Schichtvorgänger, der Zollbeamte Röder, übergab Köhler die PAN-PAN-Meldung von 17:31 Uhr sowie die Mitteilung, dass zwei dänische Helikopter vor Ort wären und die Unterstützung der Küstenwache nicht erforderlich sei.⁴⁸

³⁷ Fox, AProt. 8, S. 7, 15.

³⁸ Fox, AProt. 8, S. 15.

³⁹ Zacher, AProt. 10, S. 31.

⁴⁰ Chronologie GAUSS, Umdruck 14/3035.

⁴¹ Fox, AProt. 8, S. 15.

⁴² Stern, 05.11.1998.

⁴³ Chronologie GAUSS, Umdruck 14/3035.

⁴⁴ Fox, AProt. 8, S. 15.

⁴⁵ Chronologie GAUSS, Umdruck 14/3035.

⁴⁶ Fox, AProt. 8, S. 15.

⁴⁷ Stern, 05.11.1998.

⁴⁸ Köhler, AProt. 24, S. 32, 33.

Die Ministerpräsidentin des Landes Schleswig-Holstein, die Auskunftsperson Simonis, vermutete vor dem Ausschuss, von der „Pallas“-Havarie schon am 25.10.1998 Abend in den Nachrichten gehört zu haben, „wenn es dann in den Nachrichten gewesen ist, sonst am 26.“⁴⁹

Um 20:20 Uhr meldete die dänische Schleppreederei Svitzer an das RCC Denmark, dass keine Schiffe mit Kapazitäten zum Helfen in der Nähe seien.⁵⁰

10 Min später kam es zu einem weiteren Wachwechsel im Küstenwachzentrum Nordsee. Die Auskunftsperson Lüder vom Amt Bundesgrenzschutz (BGS) See übernahm die Schicht von seinem Vorgänger Heyse. Dieser teilte ihm zunächst die Meldung des MRCC Bremen von 17:31 Uhr mit und übergab die Meldung des MRCC Bremen von 17:36 Uhr. Daraufhin fragte Lüder, ob sämtliche Leute im KüWaZN Bescheid wüssten. Heyse bestätigte, alle Anwesenden seien informiert. Außerdem informierte Heyse seinen Nachfolger Lüder über einen Besuch des ZMK-Leiters Zacher um 19:35 Uhr, mit dem es einen Informationsaustausch gegeben habe. Der Inhalt dieses Gespräches ist der Auskunftsperson Lüder jedoch unbekannt.⁵¹

Um 25.10.1998 um 20:30 Uhr hatte der nautische Angestellte, die Auskunftsperson Holtz, beim ZMK Dienstbeginn. Seine Schicht ging bis zum 26.10.1998 um 06:30 Uhr.⁵² Die Auskunftsperson Holtz sagte vor dem Ausschuss aus, dass ihm von seinem Vorgänger das „Pallas“-Unfallprotokoll vorgelegt und das dann gemeinsam durchgesprochen wurde. Zu diesem Zeitpunkt wurde kein Handlungsbedarf gesehen.⁵³

Um 20:52 Uhr und um 21:05 Uhr gab die „Pallas“ folgende Positionsmeldung: „ETA Esbjerg pilot (55 Grad 20'N 007 Grad 35,7' Ost)“.⁵⁴ Zu diesem Zeitpunkt herrschten über der Nordsee Windstärken von 9 Bft, in Böen 11, die Wellenhöhe beträgt 4,5 m.⁵⁵ Esbjerg pilot riet um 21:18 Uhr vom Einlaufen in den Hafen von Esbjerg ab.⁵⁶

Um 21:52 Uhr fragte die dänische Schleppreederei Svitzer Offshore Operators wegen Assistenz an. Um 22:49 Uhr meldete Svitzer dann an das RCC Denmark, dass der Ankerziehschlepper „Havila Champion“ mit 120 t Pfahlzug, der in Esbjerg auf Abreise zu einer Bohrinselferschleppung am 26.10.1998 wartete, bei Bedarf zur Verfügung stehe und vom RCC über den Eigner angefordert werden könne. Ebenfalls in Esbjerg liege der deutsche Schlepper „Bugsier 17“.⁵⁷ Nach Aussage der Auskunftsperson Zacher war dies alles dem ZMK nicht bekannt.⁵⁸

⁴⁹ Simonis, AProt. 28, S. 11.

⁵⁰ Chronologie GAUSS, Umdruck 14/3035.

⁵¹ Lüder, AProt. 24, S. 45, 46.

⁵² Holtz, AProt. 33, S. 6.

⁵³ Holtz, AProt. 33, S. 19.

⁵⁴ Chronologie GAUSS, Umdruck 14/3035.

⁵⁵ Gutachten DWD, Umdruck 14/2932.

⁵⁶ Chronologie GAUSS, Umdruck 14/3035.

⁵⁷ Chronologie GAUSS, Umdruck 14/3035.

⁵⁸ Zacher, AProt. 10, S. 48.

Um 23:54 Uhr gab der Kapitän der „Pallas“ Mayday wegen brennender Decksladung.⁵⁹

d) Montag, 26. Oktober 1998

6 Min später, am 26.10.1998 um 00:00 Uhr, meldete der dänische SRK „Nordsjøen“: „Ship is in flames“.⁶⁰

Um 00:02 Uhr informierte das DK Airforce Rescue Centre den Search-and-Rescue-Dienst (SAR) im dänischen Skydstrup.⁶¹ 4 Min später bat nach Aussage der Auskunftsperson Lang das RCC Karup das RCC Glücksburg um Einsatzunterstützung.⁶² Kurze Zeit später waren ein dänischer SAR-Hubschrauber aus Skydstrup und ein deutscher SAR-Hubschrauber aus Helgoland, der zur Bundesmarine gehört und um 00:33 Uhr startete, in der Luft.⁶³

20 Min nach Mitternacht erreichte nach übereinstimmenden Aussagen der Auskunftspersonen Fox und Klein folgende Meldung des Flottenkommandos Glücksburg, also des RCC Glücksburg, das MRCC Bremen: „Erneut Feuer ausgebrochen, Personen sollen evakuiert werden. SAR-Hubschrauber von Helgoland unterwegs“.⁶⁴ Daraufhin alarmierte das MRCC Bremen als erstes den SRK „Minden“, der sich auf seiner Station in List/Sylt befand.⁶⁵

Um 00:24 Uhr teilte das MRCC Aarhus dem MRCC Bremen mit, dass der dänische SRK „Nordsjøen“ das den Einsatz leitende Schiff, der sogenannte „On-Scene-Commander“ (OSC), ist.⁶⁶

Um 00:27 Uhr ereigneten sich dann drei Dinge.

Erstens: Der SRK „Minden“ lief von List/Sylt in Richtung der „Pallas“ aus.⁶⁷

Zweitens: Das MRCC Bremen erhielt auf Anfrage von der Rettungsleitstelle Göteborg in Schweden, dem RCC Göteborg, allgemeine Informationen wie Größe, Schiffsvermessung und Ladung über die „Pallas“ und leitete diese Informationen an das MRCC Aarhus und nach Wissen der Auskunftsperson Fox auch an den ZMK weiter.⁶⁸

⁵⁹ Chronologie GAUSS, Umdruck 14/3035.

⁶⁰ Chronologie GAUSS, Umdruck 14/3035.

⁶¹ Chronologie GAUSS, Umdruck 14/3035.

⁶² Lang, AProt. 8, S. 27.

⁶³ Fox, AProt. 8, S. 28; AProt. 8, S. 27; Chronologie GAUSS, Umdruck 14/3035.

⁶⁴ Klein, AProt. 4, S. 65; Fox, AProt. 8, S. 15, 17.

⁶⁵ Fox, AProt. 8, S. 7.

⁶⁶ Klein, AProt. 4, S. 65.

⁶⁷ Fox, AProt. 8, S. 7.

Drittens: Das MRCC Bremen meldete an das Küstenwachzentrum Nordsee die Lage.⁶⁹ Die Auskunftsperson Zacher kann sich an diese Meldung nicht erinnern, da sie offensichtlich „untergeschnitten“, d.h. nicht offiziell verarbeitet wurde.⁷⁰ Die Auskunftsperson Köhler, Zollbeamter im KüWaZN, meint sich zu erinnern, ist sich aber nicht sicher. Köhler vermutet, dass die Meldung vom MRCC Bremen auf einem BGS-Anschluss angekommen war.⁷¹ Die zu dieser Zeit schichtführende Auskunftsperson Lüder vom BGS kann sich an besagte Meldung nicht erinnern.⁷²

Der Kapitän der „Neuwerk“, die Auskunftsperson Körner, fragte beim ZMK im Küstenwachzentrum Nordsee auf Apparat 485 die Auskunftsperson Holtz um 00:42 Uhr, ob „da noch mehr los sei“, da jemand von dem SRK „Wilhelm Kaisen“ wissen wollte, ob er (der SRK) auch nach Norden laufe. Körner hatte ebenso wie Holtz ein Gespräch zwischen einem Helikopter und der „Wilhelm Kaisen“ abgehört. Holtz teilte Körner mit, dass bereits seit gestern Nachmittag ein Info über ein in Brand geratenes Fahrzeug vorliege; der Brand unter Kontrolle gebracht werden können und das Fahrzeug nach Esbjerg wollte. Beide Auskunftspersonen meinten, das Fahrzeug heiße „Parnas“ oder „Palas“.⁷³

Bis 00:49 Uhr waren im KüWaZN keine weiteren Meldungen auf UKW oder NAVTEX oder sonst wo zu hören.⁷⁴ Um 00:49 Uhr klingelte dann das Telefon am BGS-Schreibtisch im Küstenwachzentrum Cuxhaven. Die Auskunftsperson Lüder vom BGS war zu diesem Zeitpunkt Wachleiter, deswegen ist beim BGS angerufen worden. Alle anwesenden Wachteilnehmer, unter ihnen Köhler und Holtz, bekamen das Telefongespräch von Herrn Sehner, vom MRCC Bremen, mit. Dieser fragte an, ob das Küstenwachzentrum Nordsee Fahrzeuge bei der Havarieposition von 17:31 Uhr habe. Nach Rückfrage verneinte Lüder.⁷⁵

Das Telefonat hatte nach der Tonaufzeichnung folgenden Inhalt:

Uhrzeit: 00:49:10 Uhr

- Küstenwache Nord, Lüder, schönen guten Tag.
- Ja, einen schönen guten Morgen, Seenotleitung, Sehner am Apparat. Es geht um Folgendes: Wir haben die „Pallas“ wieder von heute Nachmittag.
- „Pallasida?“

⁶⁸ Fox, AProt. 8, S. 23.

⁶⁹ Fox, AProt. 8, S. 22, 23.

⁷⁰ Zacher, AProt. 10, S. 55.

⁷¹ Köhler, AProt. 24, S. 34, 35.

⁷² Lüder, AProt. 24, S. 48, 53, 55.

⁷³ Tonband Nr. 1, Vorderseite, Umdruck Nr. 14/3782.

⁷⁴ Köhler, AProt. 24, S. 34.

⁷⁵ Lüder, AProt. 24, S. 46, 49, 53; Köhler, AProt. 24, S. 34, 43, 44.

- „Pallas“, ja „Pallas“, dieses Schiff aus Bahama - und - Die Dänen wollen jetzt die Leute runterholen, weil die das Feuer, es ist wieder aufgeflackert und jetzt kriegen die das nicht in den Griff. Es ist die Frage, wegen der Hubschrauber, da sind genug vor Ort, aber haben Sie noch irgendwelche Fahrzeuge in der Nähe, die eventuell bei der Brandbekämpfung helfen können?
- Ist es das Fahrzeug, was da oben ...
- Genau, es ist da ungefähr 30 Meilen vor Esbjerg.
- Wir haben da oben nichts mehr, gar nichts. Hatten Sie eben schon mal beim ZMK angerufen?
- Nee, noch nicht.
- Ach so, denn nicht.
- Also nicht.
- Wir haben nichts.
- Ja gut. Prima. OK.
- Ja? Alles klar? Tschau. Tschüss.

Uhrzeit: 00:50:10 Uhr

Die Auskunftsperson Lüder hatte den Eindruck, dass dieser Anruf vom MRCC Bremen nicht so dramatisch war. Zudem bleibt für Lüder unklar, ob es vor diesem Telefonat bereits um 00:27 Uhr eine „Pallas“-Information vom MRCC Bremen an das KüWaZN gegeben hat. Lüder vermutet, dass es sich um 00:27 Uhr um eine Vorabinformation handelte und um 00:49 Uhr um die Bestätigung vom MRCC Bremen, dass sie nun zur Unfallstelle hinfahren würden.⁷⁶ Nach dem Telefonat um 00:49 Uhr war im KüWaZN bis 05:00 Uhr „nichts gewesen, absolute Ruhe“.⁷⁷

Um 00:50 Uhr informierte das RCC Denmark die „Pallas“-Reederei Bugatti.⁷⁸

Um 01:25 Uhr traf der deutsche SAR-Hubschrauber aus Helgoland bei der „Pallas“ ein und begann zusammen mit dem dänischen Hubschrauber die Bergung.⁷⁹ Wegen des Brandes und der Witterungsverhältnisse kamen die Hubschrauber jedoch nicht an den Havaristen heran. Eine direkte Bergung war unmöglich. Die Besatzung wurde daher aus dem Wasser abgeborgen.⁸⁰

Eine Minute nach Eintreffen des deutschen SAR-Hubschraubers beim Havaristen, um 01:26 Uhr, gab das RCC Denmark einen Lagebericht an die Reederei der „Pallas“ mit dem Hinweis auf die Verpflichtung der Reederei zur Bergung und den im Hafen von Esbjerg zur Verfügung stehenden Schlepper „Havila Champion“. Die Reederei teilte dem RCC Denmark aber lediglich die Tankfüllstände der „Pallas“ mit.⁸¹

⁷⁶ Köhler, AProt. 24, S. 34, 35; Lüder, AProt. 24, S. 55, 57, 58.

⁷⁷ Köhler, AProt. 24, S. 35.

⁷⁸ Chronologie GAUSS, Umdruck 14/3035.

⁷⁹ Lang, AProt. 8, S. 27.

⁸⁰ Lang, AProt. 8, S. 36.

⁸¹ Chronologie GAUSS, Umdruck 14/3035.

Der um 00:27 Uhr in List/Sylt ausgelaufene SRK „Minden“ befand sich zwischenzeitlich auf dem Weg zur „Pallas“. Aufgrund des schlechten Wetters verzögerte sich dessen Ankunft, da die „Minden“ nach Aussage ihres Kapitäns, der Auskunftsperson Fischer, wegen einer Wellenhöhe von acht bis zehn Metern nur ganz langsam fahren konnte.⁸² Um 02:21 Uhr meldete die „Minden“ an das MRCC Bremen, dass die Hubschrauber mit der Personenbergung aus dem Wasser beginnen, um 03:00 Uhr dann, dass zwölf Personen im dänischen Hubschrauber, vier Personen im deutschen Hubschrauber und eine Person an Bord sei.⁸³ Als die „Minden“ beim Havaristen eintraf, wurde diese letzte Person gerade abgeborgen⁸⁴ bzw. war bereits abgeborgen worden.⁸⁵ Schon bei der Annäherung an den Havaristen wurde die „Minden“ durch die „Nordsjøen“ gewarnt, nicht zu nahe an die „Pallas“ heranzufahren, da um das Schiff Ladungsteile trieben. Die „Minden“ blieb daher etwa 800 bis 1.000 m von der „Pallas“ entfernt.⁸⁶

Gegen 04:00 Uhr oder 04:30 Uhr war mit Bergung des letzten Mannes von der „Pallas“ die Rettungsaktion durch den deutschen und den dänischen Rettungsdienst abgeschlossen.⁸⁷ Die Auskunftsperson Fischer sagte aus, dass die „Minden“ daraufhin ihre Rückfahrt nach List/Sylt antrat. Aus der „Pallas“ schossen zu dieser Zeit etwa 15 bis 20 m hohe Flammen und es war für die Besatzung der „Minden“ unmöglich, etwas zu unternehmen. Auch die „Nordsjøen“ verließ den Havarieort und begab sich zu einem anderen Notfall Richtung Esbjerg: Sie sollte einen havarierten isländischen Chemikalien-tanker in den Hafen der dänischen Stadt begleiten. Der „Minden“ war bekannt, dass die „Nordsjøen“ möglicherweise beidrehen wird und meldete dies an das MRCC Bremen.⁸⁸

Um 05:00 Uhr meldete die Polizei Esbjerg, dass die Bergung abgeschlossen sei.⁸⁹

Die Auskunftspersonen Zacher, Köhler und Herrmann sagten aus, dass 5 Min später folgende Meldung des MRCC Bremen den ZMK in Cuxhaven erreichte: „MRCC Bremen teilt dem ZMK mit, Bergung der Besatzung durch dänischen und deutschen Rettungsdienst (Hubschrauber) abgeschlossen. 16 Seeleute gerettet, davon einer schwer verletzt. Ein Todesopfer. Schiff treibt brennend mit noch laufender Maschine, jedoch Propellerschub null in Richtung Westküste Schleswig-Holstein, 20 Grad Ruderlage. Dänischer Schlepper ‚Nordsjøen‘ vor Ort, ‚Minden‘ auf der Rückfahrt nach Sylt. Rettungsmaßnahmen werden von Dänemark koordiniert.“⁹⁰ Die Meldung wurde übermittelt durch Herrn Kubas.⁹¹ Nach Darstellung der Auskunftsperson Lüder hatte die Meldung des MRCC Bremen von 05:05 Uhr folgenden Wortlaut: „Alle Personen abge-

⁸² Fischer, AProt. 14, S. 43.

⁸³ Klein, AProt. 4, S. 65.

⁸⁴ Fischer, AProt. 14, S. 43.

⁸⁵ Fox, AProt. 8, S. 7.

⁸⁶ Fischer, AProt. 14, S. 43, 44.

⁸⁷ Zwischenbericht BMVBW, Seite 2; Stern, 05.11.98; Chronik Nautischer Verein, 09.11.98.

⁸⁸ Fischer, AProt. 14, S. 43, 44, 45.

⁸⁹ Zacher, AProt. 10, S. 32; Chronologie GAUSS, Umdruck 14/3035.

⁹⁰ Zacher, 1.UA./10./55, 60; Köhler, AProt. 24, S. 35; Lüder, AProt. 24, S. 47; Herrmann, AProt. 31, S. 7.

⁹¹ Herrmann, AProt. 31, S. 13.

borgen, Rettungsschlepper aus Dänemark bleibt vor Ort, Seenotretter ‚Minden‘ läuft zurück, Fahrzeug brennt lichterloh. Name des Fahrzeugs: ‚Pallas‘ Unterscheidungssignal“.⁹² Aus Dänemark ist beim ZMK nichts aufgelaufen.⁹³

Nach den Abschriften vom Tonträger hatte dieses Telefonat folgenden Inhalt:⁹⁴

Anruf des MRCC Bremen, Herr Kubas, beim Bundesgrenzschutz BGS-Apparat 390 im Küstenwachzentrum Nordsee am 26.10.1998 um 05:00 Uhr:

- Küste Nord, Lüder, schönen guten Morgen.
- Die Seenotleitung in Bremen, Kubas. Moin.
- Moin, Herr Kubas.
- So, noch mal zu der „Pallas“.
- Ja.
- Die Personen sind nun alle abgeborgen, die letzte grade so vor einer Viertelstunde. Das Schiff brennt in voller Länge, lichterloh, hat also eine Holzladung. Muss also gut aussehen. Unsere „Minden“ geht zurück, weil doch nichts mehr für uns zu tun ist. Es ist praktisch dem überlassen, der noch Lust hat, sich damit abzukämpfen.
- Ja, wie gesagt, das ist ja da ganz oben und da ist ja nichts mehr von uns zu holen.
- Ich wollt es Ihnen bloß mitteilen.
- Ja.
- Und das ist ja auch in dänischen Gewässern, also wenn da irgendwo ein Schlepper, wenn er Lust hat, sich damit zu beschäftigen.
- Ja, das geb ich hier mal weiter.
- Für uns ist die Sache gelaufen, die Rettung ist abgeschlossen, was jetzt noch kommt ist halt Umweltschutz oder sonstiges.
- Ja, aber die Dänen werden das ja nun auch da richten, die wollen ja wohl auch Geld verdienen.
- Sicherlich wollen die auch Geld verdienen, das ist ja nun im Prinzip freier Seeraum. Wenn jemand Lust hat, ich will da keinen hindern, die verdienen Geld damit.
- Das ist richtig. Gut, wie gesagt, das geb ich hier weiter, Herr Kubas.
- Alles klar.
- Weiter gute Wache.
- Okay, danke.

⁹² Lüder, AProt. 24, S. 49.

⁹³ Zacher, AProt. 10, S. 60.

⁹⁴ Umdruck 14/3779.

Der Anruf des MRCC Bremen um 05:05 Uhr lief beim BGS-Telefonanschluss von Lüder auf und enthielt keine Positionsangabe des Havaristen.⁹⁵ Daraufhin richtete die Auskunftsperson Lüder die Bitte an die Auskunftsperson Holtz vom ZMK, dieser möge beim MRCC Bremen anrufen und die Position des Havaristen erfragen.⁹⁶ Holtz rief daraufhin von seinem Apparat, von dem das Gespräch auch mitgeschnitten wurde, beim MRCC Bremen an und informierte sich wegen der Position des Fahrzeuges beziehungsweise fragte nach. Da fiel zum ersten Mal der Name „Pallas“.⁹⁷ Daraufhin teilte das MRCC Bremen Holtz Folgendes mit: „Charly 6 Lima 09“, jetzige Position: 55 17,8 N 007 37,0 E in der dänischen AWZ“.⁹⁸

Nach dem Mitschnitt dieses Anrufes des ZMK, Apparat 485, Auskunftsperson Holtz, beim MRCC Bremen am 26.10.1998 um 05:06 Uhr hatte dieses Telefonat folgenden Inhalt:

- Seenotleitung Bremen, Kubas, guten Morgen.
- Ja, guten Morgen, hier ist Holtz vom ZMK. Sie haben grade bei unseren Kollegen hier angerufen und hatten mitgeteilt, dass da ein brennendes Fahrzeug in der Nordsee treibt.
- Richtig.
- Könnten wir die Position noch mal haben?
- Ja, die letzte Position, die ich hier hatte: 55° 17,8'N, 37,0'E.
- Und wie ist der Name des Fahrzeuges?
- „Pallas“.
- Rufzeichen?
- C6LO9.
- Personen sind alle abgeborgten, sagten Sie?
- Personen sind alle abgeborgten.
- Sind noch andere Fahrzeuge da oben in der Nähe?
- Ein dänischer Rettungsschlepper, „Nordsö“, glaube ich, heißt er. Die „Minden“, unser Rettungskreuzer, geht wieder zurück.
- Gut, wir haben das hier überprüft, die Position ist ja noch in deutschen Hoheitsgewässern da oben.
- Sind das noch deutsche Hoheitsgewässer?
- AWZ, also AWZ.

⁹⁵ Lüder, AProt. 24, S. 47.

⁹⁶ Lüder, AProt. 24, S. 47.

⁹⁷ Köhler, AProt. 24, S. 35, 36.

⁹⁸ Lüder, AProt. 24, S. 49.

- Das mag sein. Die Dänen haben das also voll koordiniert, das ganze. Insofern ist das ganze also für uns gelaufen, weil die Rettung für uns nun abgeschlossen ist.
 - Ja.
 - Okay, können Sie noch irgend was machen?
 - Wir haben da nichts mehr, nur das Fahrzeug muss dann ja auch irgendwie gesichert werden.
 - Das ist das Problem. Die Frage ist, wer kann es und wie kann man es.
 - Ja, ich höre grade von den Kollegen, dass es doch dänisches Gebiet ist. Dann hatten die Positionen nicht übereingestimmt, die wir da hatten.
 - Ja, die vorhin um 16:00 Uhr, da hatten wir schon einmal eine Position. Und die war natürlich noch voll bei uns drin. Da ist sie aber noch gefahren, und wie es dann so weit war, dass er sagte „ich habe nichts mehr unter Kontrolle“, da war er dann in dänischem Gebiet.
 - Ja, okay, mit der letzten Position, die Sie uns jetzt gegeben haben, die ist also eindeutig auf dänischem Gebiet, dann hat sich das für uns doch erledigt.
 - Glück gehabt.
- Verabschiedung, Ende.

Daraufhin teilte die Auskunftsperson Holtz der Auskunftsperson Lüder die Position mit, trug diese in eine Seekarte ein und sagte zu der Auskunftsperson Lüder: „Das ist auch in der dänischen AWZ, Gott sei Dank, nicht auf unserem Acker!“. ⁹⁹ Die Auskunftsperson Holtz konnte sich an diese Aussage vor dem Ausschuss nicht erinnern. ¹⁰⁰ Nach Aussage der Auskunftsperson Zacher bestand zu diesem Zeitpunkt für das ZMK kein Anlass, besondere Unruhe zu haben, da ein dänisches Schiff vor Ort war und sich ein Schiff der DGzRS sogar zurückzog. ¹⁰¹ Vermutlich hatte die Meldung um 05:05 Uhr den ZMK-Mitarbeiter dazu bewegt, keine weiteren Tätigkeiten anlaufen zu lassen, da die „Nordsjøen“, deren Größe, Kapazität sowie Fähigkeiten dem ZMK nicht bekannt waren, vor Ort war. Zudem befand sich das Ganze noch im Zuständigkeitsbereich von Dänemark. ¹⁰²

Auch die Auskunftsperson Holtz unternahm nichts, da vom ZMK mitgeteilt wurde, dass die Sache von Dänemark koordiniert werde und vom ZMK nach Aussage der Auskunftsperson Holtz zum damaligen Zeitpunkt beim ZMK kein Handlungsbedarf gesehen wurde. ¹⁰³ Es gab auch keine Hilferufe von dänischen Behörden. ¹⁰⁴ Zudem hätte man im ZMK festgestellt, dass das Schiff nicht in deutsche Gewässer getrieben wurde, sondern vom deutschen Zuständigkeitsbereich eher weggetrieben wurde: „Uns wurde von den dänischen Behörden über MRCC Bremen

⁹⁹ Lüder, AProt. 24, S. 47.

¹⁰⁰ Holtz, AProt. 33, S. 8.

¹⁰¹ Zacher, AProt. 10, S. 32.

¹⁰² Herrmann, AProt. 31, S. 8.

¹⁰³ Holtz, AProt. 33, S. 9.

¹⁰⁴ Holtz, AProt. 24, S. 17.

mitgeteilt, dass dort oben der dänische Schlepper ‚Nordsee‘ angeblich vor Ort ist, und wir davon ausgehen mussten, dass das alles von dänischen Behörden koordiniert wurde und im Griff war. Das war nicht unser Zuständigkeitsbereich“.¹⁰⁵

Um 05:30 Uhr hatte der BGS-Beamte, die Auskunftsperson Lüder, Schichtende. Er wies seinen Nachfolger Heyse darauf hin, dass der Fall „Pallas“ noch nicht abgeschlossen sei.¹⁰⁶ Eine Viertelstunde später wurde auch der Zollbeamte, die Auskunftsperson Köhler, beim Wachwechsel abgelöst.¹⁰⁷

Um 05:46 Uhr am Morgen des 26.10.1998 kehrte der deutsche SAR-Hubschrauber von seinem Rettungseinsatz auf seine Station Helgoland zurück. Der SAR-Fall war damit abgeschlossen.¹⁰⁸

Um 07:00 Uhr hatte der Leiter der Verkehrszentrale in Cuxhaven, die Auskunftsperson Herrmann, Dienstbeginn.¹⁰⁹ Bei Dienstantritt wurde er über die Meldungen des MRCC Bremen an den ZMK vom 25.10.1998 um 17:31 Uhr („Fahrzeug brennt“), um 17:36 Uhr („Brand unter Kontrolle, Hilfe Küstenwachzentrum nicht mehr erforderlich“) sowie über die Meldung vom 26.10.1998 um 05:05 Uhr informiert.¹¹⁰

10 Min später, um 07:10 Uhr, gab die Auskunftsperson Herrmann Order an die „Oceanic“, die „Ruby XL“ nach Bützfleth zu schleppen.¹¹¹

07:19 Uhr am Morgen des 26.10.1998 teilte das MRCC Bremen dem ZMK mit, dass das dänische Rettungsboot „Nordsjøen“ wegen eines weiteren Seenotfalls im dänischen Gebiet abgezogen worden sei. Zugleich gab das MRCC Bremen die Driftrichtung der „Pallas“ an: „Sylt“. Für das ZMK war das jetzt die Meldung, aktiv zu werden.¹¹²

Das Telefonat, das nach der Abschrift vom Tonträger¹¹³ bereits um 07:14 Uhr erfolgte, fand zwischen Kubas vom MRCC Bremen und dem ZMK-Apparat 485 statt und hatte folgenden Inhalt:

- Zentraler Meldekopf, Schäfer.
- Die Seenotleitung, Moin.
- Moin.

¹⁰⁵ Holtz, AProt. 33, S. 17, 18.

¹⁰⁶ Lüder, AProt. 24, S. 47.

¹⁰⁷ Köhler, AProt. 24, S. 36.

¹⁰⁸ Lang, AProt. 8, S. 27.

¹⁰⁹ Herrmann, AProt. 31, S. 7.

¹¹⁰ Herrmann, AProt. 31, S. 7.

¹¹¹ Chronologie GAUSS, Umdruck 14/3035.

¹¹² Zacher, AProt. 10, S. 32.

¹¹³ Umdruck 14/3779.

- So, ich habe die neueste Position von der „Pallas“, und zwar ist das 55° 12, 15‘ und 007° 56, 73‘. Der Schlepper von den Dänen, der da bis jetzt in der Nähe war, ist abgezogen worden für einen Seenotfall, das heißt, das Fahrzeug ist vollkommen alleine, und wenn man sich das mal so anguckt, in welche Richtung er treibt, dann treibt er also voll auf Sylt zu.
- Toll. Dänischer Schlepper ist abgezogen, warum der abgezogen ist, weiß auch keiner?
- Ja, zum Seenotfall. Seenotassistent, ein Schiff, das nach Esbjerg rein will.
- Ich muss das ja hier alles festhalten. So, und jetzt treibt der so in Richtung ...
- Der treibt in südöstliche Richtung.
- Toll.
- Das muss man sich mal in die Karte reinmalen, das ist also die direkte Linie auf die Einfahrt nach Sylt. Damit kommt natürlich auch noch die Strömung mit Gezeiten dazu.
- Grobe Richtung, sagen Sie.
- Ja, wenn er so weitermacht, ist er heute Mittag um Eins zum Mittagessen in Sylt.
- Ja, der ist ja völlig führungslos?
- Ja, der ist völlig führungslos, ja.
- Ja, gut alles klar.
- Aber er ist gut beleuchtet!
- Ja, das glaube ich wohl.
- Alles klar, also wenn er so weiter treibt, dann zirka Mittag in Sylt.
- Ja, zirka, schätze ich mal, wenn er so weiter treibt.

Verabschiedung, Ende.

Um 07:23 Uhr wurde zunächst der stellvertretende Leiter des ZMK, die Auskunftsperson Herrmann, in Kenntnis gesetzt. Nach dessen Aussage kam ihm dadurch erstmalig der Fall „Pallas“ zu Ohren. Ihm wurde mitgeteilt, dass die „Pallas“ Richtung deutsche Küste treibe, vermutlich gegen Mittag auflaufen werde und brennend sei. Herrmann eilte daraufhin sofort in das Küstenwachzentrum Nordsee und besprach die Sachlage, da die Positionen der „Pallas“ zu diesem Zeitpunkt nicht hundertprozentig klar waren und sich ständig änderten.¹¹⁴

Ausweislich des Telefonprotokolls fand das Telefonat zwischen Schäfer und der Auskunftsperson Herrmann bereits um 07:19 Uhr statt und hatte folgenden Inhalt:

- Herrmann.

¹¹⁴ Herrmann, AProt. 31, S. 7.

- Herr Herrmann, Schäfer. Wir haben die nächste Sache.
- Kann doch nicht wahr sein.
- Ja, erst mal zur Info, ganz schnell erzählt. Ein Fahrzeug namens „Pallas“, Feuer im Schiff, Holzladung, brennt lichterloh, und ist also schon die Besatzung abgeborgen, ist allerdings noch in dänischem Gebiet. Der treibt jetzt aber, es hat mich gerade die Seenotleitung angerufen, 8 sm (oder 18 Meilen, nicht ganz verständlich) NW-lich vom Turm List, das ist also die Nordspitze von Sylt, in SE-liche Richtung. Und wird also, wenn er so weiter treibt, gegen Mittag vor Sylt stranden. Da kommt natürlich noch die Strömung dazu, man kann das jetzt noch nicht ganz genau sagen.
- Wo ist die „Mellum“?
- Die „Mellum“ ist auf der Jade vor Anker.
- Ach du Scheiße. Wer ist da als nächster? In der Nähe?
- Gar keiner.
- Wie schnell driftet der?
- Keiner da, „Neuwerk“ ist hier im Anlauf auf die Elbe. Da war ein Schlepper vor Ort, der ist aber abgezogen worden, ein dänischer Schlepper, der ist abgezogen worden wegen eines Seenotfalls.
- Ach, die haben den eigenen Schlepper schon abgezogen?
- Ja.
- Aha.
- Das schaffen wir ja auch nicht mehr, die „Mellum“ hinschicken, das ist ja viel zu weit bei dem Wetter.
- Nein, das ist bei dem Wetter nicht machbar. Da braucht er mindestens 3 - 4 Stunden.
- Wenn er das überhaupt schafft.
- Und die Dänen wissen Bescheid, was hat der DGzRS jetzt unternommen?
- DGzRS hat erst mal gar nichts, nur die Besatzung abgenommen, Rettungskreuzer „Minden“ ist auf Rückmarsch, Rettungsaktion wird von Dänemark koordiniert, steht hier.
- Ja. Und den auf den Haken nehmen?
- Ja, wohl nicht. Kommt wohl keiner rauf, weil der lichterloh brennt.
- Aha.
- 150 m lang das Schiff.
- 150 m, das ist kein kleiner.
- Nein, 10.000 Deadweight.
- Ohohohoh. Ich komm gleich rüber.
- Sie kommen gleich rüber.

Ende

Zurzeit des Telefonats lag das Mehrzweckschiff des Bundes, die „Mellum“, bei Terschelling vor Anker.¹¹⁵ An Bord, so dessen Kapitän, die Auskunftsperson Diekhoff, fand gerade eine Besprechung statt, da eine Chemieschutzübung stattfinden sollte, als um 07:27 Uhr von dem Küstenwachzentrum Nordsee gemeldet wurde, dass ein brennender Holzfrachter 18 sm nordwestlich Sylt langsam auf Land zutriebe.¹¹⁶ Herrmann gab über das ZMK der „Mellum“ die Order, dorthin zu fahren.¹¹⁷ Die „Mellum“ machte daraufhin vier Maschinen klar und nahm Anker auf.

Der Innenminister des Landes Schleswig-Holstein, die Auskunftsperson Dr. Wienholtz, erfuhr von der „Pallas“-Havarie aus der Presse, wobei es vom 26.10.1998 an, also dem heutigen Tage, eine Presseberichterstattung gegeben habe.¹¹⁸

Um 07:50 Uhr lief die „Mellum“ mit Höchstgeschwindigkeit zur Unfallstelle, die mit Position 55°12'N, 07°57'E angegeben wurde.¹¹⁹ Zur gleichen Zeit wurde im MRCC Bremen, welches nur im Bereich der Menschenrettung zuständig ist, der Seenotfall „Pallas“ für beendet erklärt. Für die Seenotleitung Bremen war damit der Fall der Menschenrettung im Rahmen der originären Zuständigkeit beendet, was nicht heißt, dass sich das MRCC Bremen fortan nicht den koordinierenden Stellen unterstellt hätte, um im Rahmen der Möglichkeiten technische Hilfeleistung zu gewähren.¹²⁰

Um 08:08 Uhr ging dann eine Meldung beim ZMK ein, dass die gesamte Decksladung der „Pallas“ brennen würde und kein dänischer Schlepper verfügbar sei.¹²¹

Um 09:00 Uhr passierte der Schleppverband „Oceanic“ - „Ruby XL“ das Feuerschiff „Elbe“.¹²² Zwei Meilen oberhalb dieses Feuerschiffs warteten 35 Min später die Assistenzschlepper „Bugsier 14“ und „Bugsier 15“, die sich dann des Verbandes annahmen.¹²³

Zur gleichen Zeit wurde der Schleppverband auch von dem holländischen Schlepper „Wouter“ begleitet. Dieses Schiff hatte unterwegs gefordert, die „Ruby XL“ von der schleppenden „Oceanic“ auf die „Wouter“ zu übergeben, was der ZMK wegen der Wetterverhältnisse immer abgelehnt hatte, weil es nach Aussage der Auskunftsperson Zacher „einfach nicht verantwortbar war, bei Windstärken 8, 9, 10 und bei 5, 6, 7 m See so ein Schiff einfach loszuschmeißen und dem anderen zu übergeben“.¹²⁴

¹¹⁵ Diekhoff, AProt. 14, S. 13.

¹¹⁶ Diekhoff, AProt. 14, S. 13.

¹¹⁷ Diekhoff, AProt. 14, S. 13; Zacher, AProt. 10, S. 32; Herrmann, AProt. 31, S. 7; Steenblock, AProt. 3, S. 5.

¹¹⁸ Wienholtz, AProt. 18, S. 26.

¹¹⁹ Diekhoff, AProt. 14, S. 13.

¹²⁰ Klein, AProt. 4, S. 48.

¹²¹ Steenblock, AProt. 3, S. 5; Tischvorlage Umweltausschuss, Umdruck 14/2740.

¹²² Zacher, AProt. 10, S. 33.

¹²³ Zacher, AProt. 10, S. 33; Chronologie GAUSS, Umdruck 14/3035.

¹²⁴ Zacher, AProt. 10, S. 33.

Das bundeseigene Mehrzweckschiff „Neuwerk“ war für die „Ruby XL“ als Stand-by- oder Assistenzschlepper vor Ort.¹²⁵ Nach Angaben des Kapitäns, der Auskunftsperson Körner, bekam die „Neuwerk“ um 09:36 Uhr vom ZMK die Information, dass im dänischen Bereich ein Schiff brenne.¹²⁶ Um genau 09:40 Uhr gab das ZMK dann Einsatzorder für die „Neuwerk“, zur „Pallas“ zu laufen, um dort der „Mellum“ Hilfe zu leisten.¹²⁷

Die „Mellum“ wiederum befand sich zu dieser Zeit etwa 5 sm südwestlich Helgoland auf dem Weg zur „Pallas“, als ihr Einsatz um 09:49 Uhr mit der Begründung, die „Neuwerk“ solle den Fall abwickeln, widerrufen wurde.¹²⁸ Die „Mellum“ sollte jetzt vielmehr auf Anweisung der Küstenwache in den Elbe-Ansteuerungsbereich laufen, dort stand-by machen für den einlaufenden Schleppzug „Ruby XL“ und diesen anschließend begleiten.¹²⁹

Zur gleichen Zeit machte der private Schlepper „Bugsier 14“ am Heck der „Ruby XL“ fest.¹³⁰

Ebenfalls um 09:49 Uhr erhielt das der Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung unterstellte Fischereischutzboot „Meerkatze“ vom Küstenwachzentrum Nordsee die Information über die brennende „Pallas“. „Neuwerk“ und Bundesgrenzschuttschiff 21 seien auf dem Weg, andere Fahrzeuge seien nicht in der Nähe. Die „Meerkatze“ nahm daraufhin Kurs auf den Havaristen, der sich zu der Zeit nach Aussage des Kapitäns der „Meerkatze“, der Auskunftsperson Gerdes, noch in dänischem Gebiet befand, also noch nicht über die dänisch-deutsche Festlandssockelgrenze hinübergetrieben war.¹³¹

Um 09:50 Uhr änderte die „Mellum“ den Kurs und fuhr im 2-Maschinen-Betrieb Richtung Elbe-Ansteuerung.¹³²

7 Min später brach die Schleppleine von „Bugsier 14“ zur „Ruby XL“.¹³³ Nach weiteren 7 Min, um 10:04 Uhr, machte der Schlepper „Bugsier 15“ am Heck der „Ruby XL“ fest.¹³⁴ Um 10:16 Uhr brach dann auch die Leine dieses Schleppers zur „Ruby XL“.¹³⁵

Um 10:20 Uhr widerrief das Küstenwachzentrum Nordsee den Einsatzbefehl der „Mellum“. Das Bundesschiff sollte jetzt ebenfalls zur „Pallas“ laufen. Zu dieser Zeit befand sich die „Neuwerk“ nach Darstellung der Auskunftsperson Diekhoff zirka 8,5 sm vor der „Mellum“.¹³⁶

¹²⁵ Zacher, AProt. 10, S. 33.

¹²⁶ Körner, AProt. 22, S. 6.

¹²⁷ Zacher, AProt. 10, S. 33; Chronologie GAUSS, Umdruck 14/3035.

¹²⁸ Diekhoff, AProt. 14, S. 13, 14.

¹²⁹ Diekhoff, AProt. 14, S. 13, 14.

¹³⁰ Chronologie GAUSS, Umdruck 14/3035.

¹³¹ Gerdes, AProt. 12, S. 6.

¹³² Diekhoff, AProt. 14, S. 14.

¹³³ Chronologie GAUSS, Umdruck 14/3035.

¹³⁴ Chronologie GAUSS, Umdruck 14/3035.

¹³⁵ Chronologie GAUSS, Umdruck 14/3035.

¹³⁶ Diekhoff, AProt. 14, S. 14.

Im Ministerium für Umwelt, Natur und Forsten des Landes Schleswig-Holstein (MUNF) in Kiel lief nach Aussage der Auskunftsperson Steenblock, Umweltminister des Landes Schleswig-Holstein, um 11:15 Uhr eine Information des ZMK mit dem Inhalt auf, dass ein Frachtschiff mit einer Holzladung namens „Pallas“ vor Sylt treibe und in Brand geraten sei. Die Position sei etwa 15 bis 18 sm vor Sylt, das Mehrzweckschiff „Neuwerk“ sei zum Frachtschiff in Marsch gesetzt worden und werde dort voraussichtlich gegen 15:00 Uhr eintreffen.¹³⁷ Informiert wurde ein Mitarbeiter der Fachabteilung 4 im MUNF, Petersen, nicht Steenblock persönlich.¹³⁸ Der Mitarbeiter informierte daraufhin den Abteilungsleiter, den Stellvertreter und das Ministerbüro. Über das Ministerbüro wurde dann Steenblock informiert.¹³⁹ Steenblock wurde zwischen dem 25.10.1998 und dem 28.10.1998 immer auf diesem Weg über die Entwicklung informiert,¹⁴⁰ ist sich aber nicht sicher, wann er das erste Mal von der Havarie erfahren hat.¹⁴¹ Der Vorfall wurde daraufhin im Ministerbüro diskutiert, Interventionsmöglichkeiten der schleswig-holsteinischen Seite wurden zu dem Zeitpunkt nicht gesehen. Als Ergebnis dieser Gespräche war für Steenblock klar, dass es sich um eine eindeutige Zuständigkeit des Bundes handelte. Es wurden nach Aussage der Auskunftsperson Steenblock keine Interventionsmöglichkeiten des Landes Schleswig-Holstein gesehen, „etwa mit dem landeseigenen Bergungsschlepper loszufahren“.¹⁴²

Im Zeitraum vom 26.10.1998 bis 30.10.1998 wurde nach Darstellung des Innenministers des Landes Schleswig-Holstein, der Auskunftsperson Dr. Wienholtz, das Innenministerium in Lagebearbeitung und Lageeinschätzungen des fachlich zuständigen Umweltministeriums voll einbezogen.¹⁴³ Es habe sicherlich die ein oder andere Bewertung gegeben, was in solchen Fällen aber üblich sei.¹⁴⁴

Um 11:44 Uhr wurde aus einem Hubschrauber berichtet, dass die „Pallas“ mit laufender Maschine auf Ostkurs drehe. Zugleich meldete die Polizei in Esbjerg, die Maschine der „Pallas“ drehe, die Schraube sei auf Steigung Null.¹⁴⁵

Am Mittag des 26.10.1998, um 12:10 Uhr, fragte das ZMK Cuxhaven bei deutschen Schleppreedereien wegen der Manngestellung einer Einsatzcrew für die „Pallas“ an.¹⁴⁶

10 Min später lief der SRK „Minden“ erneut auf Veranlassung des MRCC Bremen, nicht des ZMK, von List/Sylt Richtung „Pallas“ aus.¹⁴⁷ Auftrag der „Minden“ war es, eventuell mit zu löschen, zu unterstützen und Hilfe zu leisten.¹⁴⁸

¹³⁷ Steenblock, AProt. 3, S. 5, 6.

¹³⁸ Steenblock, AProt. 6, S. 4, 21.

¹³⁹ Steenblock, AProt. 6, S. 21, 22.

¹⁴⁰ Steenblock, AProt. 6, S. 13.

¹⁴¹ Steenblock, AProt. 6, S. 12.

¹⁴² Steenblock, AProt. 6, S. 34.

¹⁴³ Wienholtz, AProt. 18, S. 15.

¹⁴⁴ Wienholtz, AProt. 18, S. 15.

¹⁴⁵ Chronologie GAUSS, Umdruck 14/3035.

¹⁴⁶ Chronologie GAUSS, Umdruck 14/3035.

¹⁴⁷ Fox, AProt. 8, S. 8; Fischer, AProt. 14, S. 43.

¹⁴⁸ Fischer, AProt. 14, S. 44.

Im Zeitraum von 12:45 Uhr bis 13:00 Uhr erkundete das Öüberwachungsflugzeug PC 344 die Lage vor Ort. Das Schiff brannte über den gesamten Decksaufbau, Öle oder sonstige Flüssigkeiten traten nicht aus.¹⁴⁹

Um 13:56 Uhr machte der Schlepper „Bugsier 15“ erneut am Heck der „Ruby XL“ fest.¹⁵⁰

Nach Aussage der Auskunftsperson Gerdes erreichte das Fischereischutzboot „Meerkatze“ um 14:00 Uhr die „Pallas“. Mittlerweile war das Schiff in deutsches Gewässer hinübergetrieben und der Abstand zur Insel Sylt betrug zirka 11 sm. Der Havarist trieb auf die Küste zu. Das Schiff brannte aus allen Luken, die Decksladung Holz war schon fast verbrannt. Die Luken hatten sich durch die Hitze bereits verbogen, es schlug auch teilweise schon Feuer aus den Luken und die Rauchentwicklung war sehr stark. Die „Pallas“ machte zu der Zeit noch etwa 1,5 bis 2 kn Fahrt und hatte 15° Ruderlage, fuhr also im Kreis. Kapitän Gerdes von der „Meerkatze“ schickte zunächst den Ersten Offizier mit dem Schlauchboot der „Meerkatze“, dem so genannten Searider, los. Der Erste Offizier sollte erkunden, ob die Besatzung der „Meerkatze“ überhaupt hätte an Bord gehen können. Das Wetter war zu der Zeit sehr schlecht, es herrschten Windstärken von 7 bis 8 Bft aus Westen und die See war ziemlich hoch. Trotzdem konnte der Searider auf den Havaristen zufahren, um zu sehen, was überhaupt zu machen sei. Klar war nach Aussage der Auskunftsperson Gerdes schon einmal, dass man in dem Moment ohne Helikopter nicht an Bord gehen konnte.

Um 14:01 Uhr rief, wie der Abteilungsleiter im Umweltministerium Schleswig-Holstein, die Auskunftsperson Kesting, aussagte, ein MUNF-Mitarbeiter in Cuxhaven an und fragte, was denn nun mit dem Schiff sei. Daraufhin wurde ihm die Position mit 18 sm westlich Sylt und Drift nach Südsüdost mitgeteilt. Außerdem seien „Mellum“ und „Neuwerk“ auf dem Weg zur „Pallas“ und würden dort gegen 15:00 Uhr eintreffen.¹⁵¹

Am frühen Nachmittag des 26.10.1998 meldete sich der englische Ankerziehschlepper „Alex Gordon“. Dieser wurde vom Reeder der „Pallas“ in England geordert und war in Marsch gesetzt worden.¹⁵²

Um 14:30 Uhr wurde der Leiter der Feuerwehr Cuxhaven, die Auskunftsperson Gillert, von der Auskunftsperson Herrmann, angerufen. Dieser teilte ihm mit, dass 4,5 sm östlich von Sylt ein Holzfrachter mit der Holzladung brenne, dessen Besatzung von Bord gegangen sei. Die Feuerwehr Cuxhaven wurde gefragt, ob sie bereit wäre, sich dort einfliegen zu lassen. Gillert sagte, dass man das prinzipiell machen könne und hielt daraufhin Rücksprache mit der Bezirksregierung in Lüneburg und der Stadtverwaltung von Cuxhaven und bekam dann „grünes Licht“.¹⁵³ Nach Aussage des Leiters im ZMK, der Auskunftsperson Zacher, erfolgte die Kontaktaufnahme zur Feuerwehr Cuxhaven erst um 14:50 Uhr.¹⁵⁴

¹⁴⁹ Diekhoff, AProt. 14, S. 14.

¹⁵⁰ Chronologie GAUSS, Umdruck 14/3035.

¹⁵¹ Kesting, AProt. 24, S. 61.

¹⁵² Zacher, AProt. 10, S. 38.

¹⁵³ Gillert, AProt. 10, S. 81.

¹⁵⁴ Zacher, AProt. 10, S. 34.

Über das Eintreffen der „Mellum“ und „Neuwerk“ bei der „Pallas“ gibt es unterschiedliche Angaben: 14:25 Uhr¹⁵⁵, 14:45 Uhr¹⁵⁶ bzw. 14:55 Uhr.¹⁵⁷ Die Laderäume 2 - 5 der „Pallas“ zeigten offenes Feuer und es herrschte eine starke Rauchentwicklung. Der Wind kam mit Stärken von 8 - 9 Bft aus Westnordwest. Die „Neuwerk“ umkreiste den Havaristen zweimal, um die Bedingungen zu erkunden und sah an der Steuerbordseite das Rettungsboot ausgehakt; die Leinen hingen darunter.¹⁵⁸

Etwa 15 Min später traf nach Aussage des Kapitäns der „Neuwerk“, der Auskunftsperson Körner, die „Mellum“ ein. Körner vereinbarte mit dem Kapitän der „Mellum“, der Auskunftsperson Diekhoff, dass die „Neuwerk“ den sogenannten On-Scene-Commander (OSC) machen sollte. In der Verwaltung, so die Auskunftsperson Körner, sei es üblich, dass immer derjenige, der zuerst am Unfallort ist, auch den OSC übernehme.¹⁵⁹ Der OSC lag somit bei der „Neuwerk“, also in der Verantwortung von Körner.¹⁶⁰ Eine Anfrage der „Mellum“ an die „Neuwerk“ bezüglich Klarlegen des schweren Schleppgeschirrs wurde von der „Neuwerk“ unter Hinweis auf die eigene Bereitschaft verneint; es sollten zunächst die offenen Feuer bekämpft und anschließend der Schiffskörper gekühlt werden.¹⁶¹

Weitere Fahrzeuge vor Ort waren die „Meerkatze“, das Bundesgrenzschiff 21 „Bredstedt“ sowie der SRK „Minden“.¹⁶² Nach Aussage des Kapitäns der „Minden“, der Auskunftsperson Fischer, traf die „Minden“ zeitgleich mit „Mellum“ und „Neuwerk“ ein.¹⁶³ Der ZMK hatte damit drei Fahrzeuge am Ort des Havaristen, von denen das eine, die „Meerkatze“, sicher nicht für das Schleppen eingerichtet war.¹⁶⁴ Das erste, was die Besatzungen dieser Schiffe taten, nachdem sie die „Pallas“ in dem brennenden Zustand gesehen haben: „Sie haben gesagt: Wir müssen selber löschen, und wir müssen Feuerwehrleute anfordern. Feuerwehrleute aus Cuxhaven. Und für das Löschen nehmen wir unsere eigenen Einrichtungen und Schiffe. „Mellum“ und auch „Neuwerk“ sind dafür gut ausgerüstet. So müssen wir ansetzen, um den Brand auf dem Schiff zu löschen“.¹⁶⁵ Nach Aussage des Kapitäns der „Minden“, die Auskunftsperson Fischer, war ein direkter On-Scene-Commander (OSC) nicht vor Ort. Dies sei auch nicht von Nöten gewesen, da jeder wusste, was er zu tun hatte: „Mellum“ und „Neuwerk“ lagen an der „Pallas“ und haben gelöscht, die „Meerkatze“, das BGS-Boot und die „Minden“ wachten stand-by.¹⁶⁶

Um 14:45 Uhr forderte der ZMK dann einen SAR-Helikopter beim Flottenkommando in Glücksburg an.¹⁶⁷ Die SAR war darauf schon vorbereitet gewesen.¹⁶⁸ Auftrag war, Personal und Material zur Brandbekämpfung aus Cuxhaven abzuholen und zu transportieren.¹⁶⁹ Seit diesem

¹⁵⁵ Steenblock, AProt. 3, S. 6; Tischvorlage Umweltausschuss, Umdruck 14/2740.

¹⁵⁶ Diekhoff, AProt. 14, S. 14; Chronologie GAUSS, Umdruck 14/3035; Stern, 05.11.98.

¹⁵⁷ Gerdes, AProt. 12, S. 6.

¹⁵⁸ Körner, AProt. 22, S. 6.

¹⁵⁹ Körner, AProt. 22, S. 6.

¹⁶⁰ Diekhoff, AProt. 14, S. 14.

¹⁶¹ Diekhoff, AProt. 14, S. 14.

¹⁶² Diekhoff, AProt. 14, S. 14.

¹⁶³ Fischer, AProt. 14, S. 47.

¹⁶⁴ Zacher, AProt. 10, S. 34.

¹⁶⁵ Zacher, AProt. 10, S. 34.

¹⁶⁶ Fischer, AProt. 14, S. 47.

¹⁶⁷ Lang, AProt. 8, S. 33; Zacher, AProt. 10, S. 34.

Nachmittag hat es nach Aussagen der Auskunftsperson Lang insgesamt acht Anforderungen oder Ersuchen um Amtshilfe an das RCC Glücksburg gegeben, und zwar am 26.10.1998 um 14:45 Uhr, am 27.10.1998, am 28.10.1998 zweimal, am 01.11.1998, am 06.11.1998 und am 07.11.1998.¹⁷⁰ Alle diese Anfragen kamen ausschließlich vom ZMK, Kontakte zwischen dem RCC Glücksburg mit dem Land Schleswig-Holstein gab es nicht.¹⁷¹

Um 14:56 Uhr begannen die „Neuwerk“ und die „Mellum“ mit dem Löschen, wobei nach Aussage der Auskunftsperson Gerdes erst nur die „Mellum“ gelöscht hat, da die „Neuwerk“ offensichtlich Schwierigkeiten hatte, die Wassermonitore in Gang zu kriegen.¹⁷² Die „Meerkatze“ wurde dann gebeten, Leute zur Verfügung zu stellen, die eventuell auf dem Havaristen abgesetzt werden könnten, weil auf „Neuwerk“ und „Mellum“ wohl nicht genügend Leute dafür zur Verfügung standen. Die „Meerkatze“ sagte zu und stellte vier Leute zur Verfügung.¹⁷³

Nach Aussage des Kapitäns der „Mellum“, der Auskunftsperson Diekhoff, machte das Schiff um 14:55 Uhr die Monitore klar und gab „Wasser marsch“. Nach Aussage des Kapitäns der „Neuwerk“, der Auskunftsperson Körner, begann die Feuerlöschfähigkeit um 15:00 Uhr.

Um 15:30 Uhr trieb die „Pallas“ in Richtung deutsche Küste und befand sich 17 sm westlich Lister Tief.¹⁷⁴ Zu dieser Zeit herrschte über der Nordsee Wind mit Stärken 5 Bft, in Böen 7 Bft; die Wellenhöhe betrug 2,5 bis 3,5 m.¹⁷⁵

Ebenfalls um 15:30 Uhr machte der Schlepper „Bugsier 14“ fest am Heck der „Ruby XL“.¹⁷⁶

Zur gleichen Zeit waren zwölf Mann der Feuerwehr Cuxhaven abflugbereit.¹⁷⁷

13 Min später meldete die „Neuwerk“, dass das Feuer auf der „Pallas“ unter Kontrolle sei.¹⁷⁸

Nach weiteren 3 Min, um 15:46 Uhr, startete in Cuxhaven der SAR-Hubschrauber mit acht Personen der Feuerwehr Cuxhaven.¹⁷⁹

¹⁶⁸ Zacher, AProt. 10, S. 34.

¹⁶⁹ Lang, AProt. 8, S. 35, 36.

¹⁷⁰ Lang, AProt. 8, S. 29.

¹⁷¹ Lang, AProt. 8, S. 30, 32.

¹⁷² Fischer, AProt. 12, S. 6.

¹⁷³ Fischer, AProt. 12, S. 6.

¹⁷⁴ Chronik SDN, 05.11.98; Chronologie GAUSS, Umdruck 14/3035.

¹⁷⁵ Gutachten DWD, Umdruck 14/2932.

¹⁷⁶ Chronologie GAUSS, Umdruck 14/3035.

¹⁷⁷ Gillert, AProt. 10, S. 81.

¹⁷⁸ Steenblock, AProt. 3, S. 6; Tischvorlage Umweltausschuss, Umdruck 14/2740.

¹⁷⁹ Lang, AProt. 8, S. 40.

Um 16:20 Uhr erfragte das MUNF in Kiel beim ZMK den aktuellen Stand vor Ort und bekam die Auskunft, dass die „Neuwerk“ die Löscharbeiten erfolgreich abgeschlossen habe.¹⁸⁰ Außerdem kam gerade die Meldung, dass eine Schleppverbindung in diesem Moment hergestellt werde.¹⁸¹ Nach Ansicht der Auskunftsperson Kesting muss dies der erste Versuch der „Neuwerk“ gewesen sein, mit dem schweren Schleppdraht eine Verbindung herzustellen.¹⁸² Im weiteren Verlauf der „Pallas“-Havarie ist Kesting bis zum 28.10.1998 in etwas größeren zeitlichen Abständen über die Entwicklung unterrichtet worden.¹⁸³

Um 16:26 Uhr traf der SAR-Hubschrauber beim Havaristen ein und setzte sechs Feuerwehrleute aus Cuxhaven auf der „Neuwerk“ ab. Anschließend verbrachte er vier Mann der „Meerkatze“ auf die „Pallas“.¹⁸⁴ Das Aufnehmen des Ersten Offiziers und dreier Matrosen von der „Meerkatze“, um mit diesen Leuten eventuell eine Schleppverbindung mit dem Havaristen herzustellen, dauerte von 17:02 Uhr bis 17:33 Uhr.¹⁸⁵ Das Herstellen der Schleppverbindung begann nach Aussage des Kapitäns der „Neuwerk“, der Auskunftsperson Körner, um 17:00 Uhr.¹⁸⁶ Zur Chronologie der Bergungs- und Schleppversuche sowie zur Brandbekämpfung siehe ausführlich Abschnitt III.A.2., 3. dieses Berichtes.

Die Feuerwehrleute aus Cuxhaven sind auf der „Pallas“ nie zum Einsatz gekommen.¹⁸⁷ Eine umfassende Brandbekämpfung auf der „Pallas“ war nach Aussage des Leiters der Feuerwehr Cuxhaven und Einsatzleiters der Feuerwehrgruppe, die vor Ort abgesetzt worden ist, der Auskunftsperson Gillert, auf offener See unmöglich.¹⁸⁸ Gillert fragte daher am Nachmittag des 26.10.1998 als Einsatzleiter nach, ob in Schleswig-Holstein die Möglichkeit bestand, das Schiff in einen Notliegeplatz zu bringen. Diese Anforderung leitete Gillert über die Nachrichtenzentrale der Stadt Cuxhaven an die Bezirksregierung Lüneburg und das Lagezentrum LUNA weiter.¹⁸⁹ Herr Geyer vom Lagezentrum teilte daraufhin der Feuerwehr Cuxhaven mit, dass für diesen Einsatz der Leiter des Katastrophenschutzstabes in Kiel, Preugschat, zuständig ist. Er, Geyer, habe von ihm die Aussage erhalten, dass die Kräfte vor Ort auf einen Schlepper der Reederei warten sollen, der in zirka sechs Stunden eintreffen werde. Danach werde über weitere Maßnahmen entschieden. Ein Notliegeplatz brauche zurzeit nicht gefunden werden, da das Feuer an Bord des Havaristen durch die Mehrzweckschiffe „Mellum“ und „Neuwerk“ gelöscht worden sei. Diese Lagemeldung hatte Preugschat von der Auskunftsperson Herrmann vom ZMK erhalten. Gillert vor Ort hatte jedoch zu dieser Zeit gesehen, dass das Schiff aus allen Luken brannte und bestätigte daraufhin, dass ein Notliegeplatz unbedingt erforderlich sei. Daraufhin teilte Preugschat der Nachrichtenzentrale der Stadt Cuxhaven mit, dass die Einsatzkräfte auf See auf Grund der neuen Lagemeldung nicht auf den Schlepper der Reederei zu warten

¹⁸⁰ Kesting, AProt. 24, S. 62.

¹⁸¹ Kesting, AProt. 24, S. 62.

¹⁸² Kesting, AProt. 24, S. 62.

¹⁸³ Kesting, AProt. 24, S. 60.

¹⁸⁴ Steenblock, AProt. 3, S. 6.

¹⁸⁵ Gerdes, AProt. 12, S. 7.

¹⁸⁶ Körner, AProt. 22, S. 6.

¹⁸⁷ Zacher, AProt. 10, S. 50.

¹⁸⁸ Gillert, AProt. 10, S. 84.

¹⁸⁹ Gillert, AProt. 10, S. 84.

bräuchten, sondern alle notwendigen Maßnahmen ergreifen sollten. Da kein geeigneter Notliegeplatz bekannt sei, werde Preugschat die Details mit dem WSA Cuxhaven abklären.¹⁹⁰

Das Lagezentrum rief daraufhin um 17:10 Uhr bei der Auskunftsperson Preugschat an und vermittelte nach dessen Aussage eine Anfrage des für Cuxhaven zuständigen Regierungspräsidenten in Lüneburg, der einen Nothafen für einen brennenden Holzfrachter an der schleswig-holsteinischen Westküste suchte.¹⁹¹ Preugschat rief daraufhin in Lüneburg zurück. In diesem Gespräch wurde deshalb um die Benennung eines Nothafens gebeten, weil der Brand am besten in einem geeigneten Hafen von der Kaimauer aus gelöscht werden sollte. Daraufhin nahm die Auskunftsperson Preugschat Kontakt mit dem Hafenreferenten des Kieler Wirtschaftsministeriums, der Auskunftsperson Dr. Jenisch, auf. Dieser übernahm selbstständig, nahm Kontakt mit der Feuerwehr Cuxhaven auf und teilte mit, dass die Häfen an der schleswig-holsteinischen Westküste für das Vorhaben ungeeignet seien. Er einigte sich schließlich mit dem Regierungspräsidenten in Lüneburg auf Cuxhaven, worauf der dortige Mitarbeiter eine entsprechende Genehmigung für Cuxhaven erteilte.¹⁹² Das war um 18:57 Uhr.¹⁹³ Daraufhin bekam die Feuerwehr Cuxhaven aufgrund vertraglicher Vereinbarungen mit dem Land und dem Bund relativ schnell das östliche Ende des Eurokais in Cuxhaven als Notliegeplatz zugewiesen.¹⁹⁴

Um 18:01 Uhr führte laut Abschrift vom Tonträger die Auskunftsperson Preugschat mit dem ZMK dann folgendes Telefonat:¹⁹⁵

- ZMK, Kruse, guten Tag.
- Preugschat, Innenministerium in Kiel.
- Wer ist da bitte?
- Innenministerium Kiel. Amt für Katastrophenschutz. Herr Kruse, passen Sie mal auf, ich bin jetzt schon zu Haus, ne.
- Ja.
- Mich rief unser Lagezentrum an.
- Ja.
- Und erzählte mir, was ich das erste Mal hör, vor Sylt brennt ein Holzschiff, oder ein Schiff.
- Ja.
- Mein Sohn sagte mir ein Holzschiff.
- Ja, ne Holzladung hat er.

¹⁹⁰ Gillert, AProt. 10, S. 85.

¹⁹¹ Preugschat, AProt. 22, S. 54.

¹⁹² Preugschat, AProt. 22, S. 54, Wienholtz, AProt. 18, S. 5.

¹⁹³ Gillert, AProt. 10, S. 85.

¹⁹⁴ Gillert, AProt. 10, S. 85.

¹⁹⁵ Umdruck 14/3780.

- Ja, nun ruft die Bezirksregierung Lüneburg bei unserem Lagezentrum an und will einen Nothafen wissen. Die wollen wahrscheinlich an der Kaimauer weiterlöschen.
- Ja, da ist hier erst mal gar nichts von bekannt. Stand der Dinge ist, dass man da versucht, ne Leinenverbindung herzustellen.
- Ja.
- Um das Fahrzeug auf den Haken zu nehmen, das Feuer soll oberhalb soll's wohl gelöscht sein, das ist unter Kontrolle. Wie es unten im Laderaum aussieht, weiß man noch nicht zurzeit. Und da hat auch schon ein Schlepper den Auftrag bekommen, der soll wohl in ca. in sechs Stunden vor Ort sein und ...
- Sechs Stunden? In sechs Stunden ca.
- Ja.
- Wer hat eigentlich das Sagen jetzt auf See da?
- Gute Frage. Das wird eigentlich von hier koordiniert. Von, von der ...
- Ja, das mein ich doch auch.
- Das geht von hier.
- So, jetzt würde ich vorschlagen, dass Sie sich mal, damit die auch beruhigt sind, wahrscheinlich der Regierungspräsident aus Lüneburg hat hier angerufen. Was die da nun mit zu tun haben, versteh ich nu och nich ganz.
- Nö, das weiß ich auch nicht.
- Dass Sie am besten Mal die Bezirksregierung Lüneburg anrufen, und eh.
- Aber das steht ja eigentlich nicht in unserem Alarmplan, ne.
- Nee. Ich versteh auch gar nicht was die damit zu tun haben, die Bezirksregierung Lüneburg, die is zwar für sagen wir mal für den Nordbereich, eh eh eh da zuständig. Aber wenn man an die Nordsee geht, da ist doch gar nicht mehr die Grenze von Lüne, von Lüneburg.
- Völlig außen vor, ne.
- Also, äh unser Lagezentrum fragt an, ein Nothafen, ich sage, das Sagen hat die WSA Cuxhaven, ZMK.
- Ja, richtig.
- Und die entscheiden auch, wohin das Schiff geschleppt wird.
- Nee, das hab ich Ihnen ja gerade gesagt, dass es jetzt eh, Stand der Dinge ist ja, dass man jetzt eine Leinenverbindung herstellen möchte. Und wenn die besteht ...
- In sechs Stunden haben die es geschafft?
- Naja, gut. Dann sollte der Schlepper ja auch vor Ort sein in diesen sechs Stunden.
- Ja, so hat man sich mitgeteilt. Ja.
- Und wenn der Schlepper dann vor Ort ist, gut das ist dann Sache des Reeders, ne, wohin das Fahrzeug verbracht werden soll.
- Weil's gelöscht ist. Weil im Grunde genommen ne Löschung von der Kaimauer aus nicht mehr erforderlich ist.

- Ja, das entzieht sich erst mal unserer Erkenntnis, da wissen wir noch nix von, wie das im Schiff drinne aussieht.
 - Also, von draußen soll wohl nicht mehr zu sehen sein.
 - Die Information, die haben wir schon, ach das war, ich glaub $\frac{1}{4}$ vor vier, war das schon, als wir das reinbekommen haben, die hatten da draußen gelöscht, die „Mellum“ und die „Neuwerk“.
 - Mhm.
 - Mit ihren Anlagen und wie gesagt, die teilen dem Kreuzer auch noch mit, dass das Feuer oberhalb gelöscht ist.
 - Mit anderen Worten, nehmen wir an, das glimmt da nur noch drin im Bug.
 - Ja.
 - Denn es ist ja auch solche Sache, das in irgend nen Hafen zu schleppen.
 - Ja, das denk ich auch mal. Ich denke immer man muss eigentlich bis morgen früh erst mal abwarten.
 - Abwarten. Mhm.
 - Deswegen denke ich, dass das auch der Schlepper, wenn der heute noch eintreffen sollte, man weiß, es ist erst mal alles spekulativ, sag ich mal.
 - Ja.
 - Ne, man muss einfach mal abwarten, was die nächsten Stunden passiert.
 - Gut, dann werde ich unserem Lagezentrum sagen, alles in deutscher Hand.
 - Ja.
 - Sechs Stunden und morgen muss man neu entscheiden, morgen früh und dann würde auch der Reeder entscheiden, wo er hin will mit seinem Kahn.
 - Ja. Ich hörte, dass es ja letztendlich Sache des Reeders ...
 - Ja. O.k. Sind sie so nett, wenn noch irgendetwas außergewöhnliches passiert, nicht dass ich morgen früh ohne Fragen an meinem Schreibtisch sitz, dass Sie mich dann zu Hause noch mal anrufen. Kann ich Ihnen die Nummer mal geben?
 - Das war Umweltamt.
 - Nee, das ist Leiter Amt für Katastrophenschutz vom Innenministerium.
 - Leiter Katastrophenschutz.
 - Innenministerium
 - Innenministerium, ja.
- (...)
- Ich sag jetzt unserem Lagezentrum Bescheid.
 - Ja, das war Herr?
 - Preugschat.
 - Preugschat.

- Leiter Amt für Katastrophenschutz.
- Mhm, gut Herr Preugschat.
- Ich sag, schönen Dank Herr Kruse.
- Dafür nicht, schönen Abend noch.
- Tschüss.

Zwischenzeitlich, etwas nach 18:00 Uhr, hatte die „Oceanic“ den Havaristen „Ruby XL“ in Bützfleth abgeliefert und sich daraufhin Richtung Helgoland begeben.¹⁹⁶ Um 18:18 Uhr kam die Order von Herrmann vom ZMK an die „Oceanic“, nach Helgoland auf stand-by zu gehen.¹⁹⁷ Etwa gegen 23:00 Uhr erreichte die „Oceanic“ ihre Position vor Helgoland.¹⁹⁸ 2 Min später führte Funk von der „Oceanic“ ausweislich eines Telefonmittschnitts folgendes Telefonat mit der Auskunftsperson Holtz vom ZMK:

- Zentraler Meldekopf, Holtz.
- Ja, guten Abend Herr Holtz, so wir sind jetzt am Haken, ... Uhr Anker.
- Wie viel Uhr war das?
- 23:00 Uhr.
- 23:00 Uhr, ja, die Verbindung ist so schlecht.
- Ja, das rauscht und tut. So ich hoff ja, dass wir hier denn die letzten drei vier Tage liegen bleiben können bis Freitag und dann möchten wir in Ruhe nach Hause gehen.
- Das glaub ich wohl, das war ja diesen Monat richtig Action.
- Ja, ja also, wir haben unser Soll erfüllt, nun sind die anderen dran.
- Ja, ja, sie haben ja gehört, was da am Laufen ist, ne.
- Nee, was denn?
- Nicht, der ist ja da oben, querab von Sylt ist ein Frachter in Brand geraten.
- Aha.
- Dem ist die ganze Holzladung weggebrannt, und die Besatzung ist abgeborgen worden und der trieb auf Sylt zu, ne.
- Ja.
- Mit brennenden Luken. Und jetzt sind die „Neuwerk“ und die „Mellum“ da oben und die löschen den und schleppen den im Moment Richtung Süden, nach Cuxhaven.

¹⁹⁶ Pohl, AProt. 20, S. 14.

¹⁹⁷ Chronologie GAUSS, Umdruck 14/3035.

¹⁹⁸ Pohl, AProt. 20, S. 14.

- Ja, das ist ja gut.
- Die wollen heute Nacht erst mal Richtung Helgoland gehen, vielleicht kriegen Sie ja schon in Sicht dann irgendwann.
- Ja, ja, na denn.
- Ist ein 150 m großes Schiff, ne, nicht gerade klein. 10.000 tdw ungefähr.
- Na ja, denn haben die ja jetzt auch ihre Existenzberechtigung.
- Genau. Dann können die auch mal zeigen, was sie können. O.K. Herr Funk.
- Ist gut.
- Dann gute Ruhe.
- Ja, eine Stunde.
- Wenn Sie dann ihre Wache rumhaben.
- Ja, eine Stunde noch und denn müssen wir morgen erst mal alles aufklären hier.
- Ja, das glaub ich. O.k., ich wünsch was. Tschüss.
- Tschüss ebenfalls.

e) Dienstag, 27. Oktober 1998

Am nächsten Tag, dem 27.10.1998, um 07:13 Uhr, wurde die „Oceanic“ zur Brandbekämpfung von ihrer Station Helgoland zur „Pallas“ beordert.¹⁹⁹ Der Einsatzorder lautete eindeutig Brandbekämpfung.²⁰⁰ Um 09:30 Uhr erreichte die „Oceanic“ die Havarieposition.²⁰¹

Um 07:35 Uhr rief nach Aussage der Auskunftsperson Bünting, Kapitän der „Hermann Helms“, die Feuerwehr Cuxhaven beim SRK „Hermann Helms“ an und fragte, ob die „Hermann Helms“ Material zur Feuerbekämpfung zur „Neuwerk“ fahren könnte.²⁰²

Um 09:30 Uhr verließ die „Hermann Helms“, nachdem sie um 08:10 Uhr zum Helgoländer Kai in Cuxhaven verholt und dort 12 Feuerwehrleute, einen Notarzt sowie Gitterboxen an Bord genommen hatte, den Helgoländer Kai in Cuxhaven Richtung Position der „Neuwerk“.²⁰³

Gegen 11:30 Uhr am 26.10.1998 machte der SRK „Hermann Helms“ in Helgoland längsseits der „Neuwerk“ fest und löschte die mitgebrachte Besatzung und Ladung auf die „Neuwerk“.²⁰⁴

¹⁹⁹ Zacher, AProt. 10, S. 39; Pohl, AProt. 20, S. 14, 28.

²⁰⁰ Pohl, AProt. 20, S. 15.

²⁰¹ Pohl, AProt. 20, S. 28.

²⁰² Bünting, AProt. 12, S. 31.

²⁰³ Bünting, AProt. 12, S. 31.

Um 12:50 Uhr lief in Helgoland der SRK „Hermann Helms“ ohne die Feuerwehrleute, sondern nur mit der eigenen, vier Mann starken, Besatzung Richtung Havarieposition aus, um dort den SRK „Wilhelm Kaisen“ abzulösen.²⁰⁵

Um 14:28 Uhr traf die „Hermann Helms“ bei der „Pallas“ ein. Sie versuchte zunächst, die „Pallas“ zu kühlen. Dabei ging sie in Luv-Seite heran und spritzte Wasser auf die „Pallas“. Dabei verwehte der Feuerlöschstrahl völlig, sodass das Löschwasser die „Pallas“ nicht erreichte. Die „Hermann Helms“ ging daraufhin dichter, etwa auf 30 - 40 m, an den Havaristen heran und musste dabei immer aufpassen, dass der abgelenkte Kran der „Pallas“ nicht auf das Achterdeck der „Hermann Helms“ fegte. Eine Stunde lang wurde versucht zu löschen, was aber „völlig witzlos“ gewesen sei.²⁰⁶

f) Donnerstag, 29. Oktober 1998

Am 29.10.1998 um 09:00 Uhr saß nach Aussage der Auskunftsperson Hummel die „Pallas“ fest, Abschleppversuche seien vergebens.²⁰⁷

Die Auskunftsperson Simonis erklärte vor dem Ausschuss: „Ich bin zum erstenmal darauf aufmerksam gemacht worden, dass unser Land direkt davon betroffen sein könnte, am Abend einer Kabinettsklausur, die wir gehabt haben im Zusammenhang mit den Haushaltsberatungen. Das ist der 29.10.1998. ‚Abend‘ ist insoweit vielleicht übertrieben: Es war Mitternacht; es kann kurz vor oder danach gewesen sein. Jedenfalls haben wir vom Innenstaatssekretär einen Bericht bekommen, nachdem klar war, dieses Schiff würde sich wohl auf unser Gebiet bewegen und leider Gottes dort auch bleiben. In der Nacht konnte nichts mehr veranlasst werden, weil um die Zeit niemand mehr zu erreichen war.“²⁰⁸

²⁰⁴ Bünting, AProt. 12, S. 31.

²⁰⁵ Bünting, AProt. 12, S. 31.

²⁰⁶ Bünting, AProt. 12, S. 31, 32.

²⁰⁷ Hummel, AProt. 4, S. 9.

²⁰⁸ Simonis, AProt. 28, S. 6.

2. Chronologie der Bergungs-/Schleppversuche

Datum/Uhrzeit	Situation/Position „Pallas“	„Mellum“ und „Neuwerk“	„Oceanic“	„Meerkatze“
Sonnabend, den 24.10.1998				
24.10.1998 22:45			Meldung der „Ruby XL“ an den ZMK mit der Bitte um Schlepphilfe wegen Ausfalls der Hauptmaschine; die „Oceanic“ ist einsatzfähig.	
24.10.1998 23:25			Order durch ZMK (Holtz) zum Havaristen „Ruby XL“ zu laufen.	
Sonntag, den 25.10.1998				
Wind: SW 7 bis 8, W bis NW drehend 10, Böen 12 See: 5 m				
25.10.1998 16:55	Rettungsschiff „Nordsjøen“ wird zum Havaristen beordert; Meldung an alle Schiffe in dem Gebiet. Position: 55 sm vor Esbjerg			
25.10.1998 17:05	RCC Karup meldet an SAR Glücksburg: Kümo mit Feuer an Bord, noch keine Notlage. Position: 55°13'N 006°25'E			
25.10.1998 17:28	Dringlichkeitsmeldung von Lyngby-Radio durch SRK „Wilhelm Kaisen“, der sich auf Station Helgoland befin-			

Datum/Uhrzeit	Situation/Position „Pallas“	„Mellum“ und „Neuwerk“	„Oceanic“	„Meerkatze“
	<p>det, aufgenommen. Die Seenotmeldung wurde über Lyngby-Radio auf der alten Notfrequenz 2182 kHz gesendet. Die Notfrequenzen werden von den Rettungskreuzern überwacht.</p> <p>SRK „Wilhelm Kaisen“ gibt diese Meldung an den MRCC Bremen weiter.</p>			
<p>25.10.1998 17:30</p>	<p>MRCC Bremen informiert ZMK über die Seenotmeldung der „Pallas“.</p> <p>Durch Telefonat des MRCC Bremen mit MRCC Aarhus wird die Kenntnis gewonnen, dass die Mannschaft das Feuer unter Kontrolle habe und sich auf dem Weg nach Esbjerg befinde. MRCC Aarhus lässt verlauten, dass aus seiner Sicht keine Hilfe nötig ist.</p> <p>MRCC Bremen sieht deshalb keine Veranlassung, zu diesem Zeitpunkt weitergehend tätig zu werden.</p> <p>Position: 55°13,7'N 6°25,9'E</p>			
<p>25.10.1998 17:31</p>	<p>MRCC Bremen gibt vorstehende Meldung an das KüWaZN weiter und fragt</p>			

Datum/Uhrzeit	Situation/Position „Pallas“	„Mellum“ und „Neuwerk“	„Oceanic“	„Meerkatze“
	nach, ob die Küstenwache ein Schiff in diesem Bereich hat.			
25.10.1998 17:33	MRCC Bremen erbittet bei MRCC Aarhus Informationen über das verunglückte Schiff („Pallas“). MRCC Aarhus teilt mit: Feuer an Bord unter Kontrolle; Schiff befindet sich 55 sm westlich von Esbjerg.			
25.10.1998 17:36	<p>Nach telefonischer Anfrage des Küstenwachzentrum Nordsee wird dieses vom MRCC Bremen darüber informiert, dass der Name des Frachters noch unbekannt sei. Der Brand in Luke 3 und 4 sei unter Kontrolle und der Frachter läuft in Richtung Esbjerg. Eine Unterstützung durch das KüWaZN sei nicht erforderlich.</p> <p>(INFO befindet sich in den Unterlagen des KüWaZN, jedoch nicht in den Unterlagen des MRCC Bremen.)</p>			
25.10.1998 20:20	Das dänische Schleppunternehmen Svitzer teilt auf Anfrage der Seenotleitung Dänemark dieser mit, dass außerhalb des Hafens von			

Datum/Uhrzeit	Situation/Position „Pallas“	„Mellum“ und „Neuwerk“	„Oceanic“	„Meerkatze“
	Esbjerg kein Schlepper in der Region verfügbar ist.			
25.10.1998 21:01	Svitzer berichtet, dass die „Pallas“ über den Makler einen Lotsen und Schlepperhilfe angefordert hat. Svitzer Schiffe helfen der „Pallas“ zunächst im Bereich der Sandbank. Der „Pallas“ wird wegen des Wetters und des Lageberichts abgeraten, sich in Richtung Esbjerg zu bewegen. Die „Pallas“ verfolgt den eingeschlagenen Kurs jedoch weiter.			
25.10.1998 21:52	Svitzer nimmt Kontakt mit Mærsk Supply und anderen Offshore-Partnern auf, um eine eventuelle Abschleppunterstützung zu sichern.			
25.10.1998 ca. 22:00	Die „Pallas“ befindet sich ca. 10-14 sm von Esbjerg entfernt. Kapitän der „Pallas“ hat über dänischen Makler Lotsen und Schlepperhilfen angefordert.			
25.10.1998 22:49	Svitzer an SAR Dänemark: Mærsk Supply hat die „Havila Champion“ in Charter für den Einsatz am 26.20.1998. Der schottische Schiffseigner ist:			

Datum/Uhrzeit	Situation/Position „Pallas“	„Mellum“ und „Neuwerk“	„Oceanic“	„Meerkatze“
	Offshore Shipbrokers, das Schiff kann der „Pallas“ zur Hilfe kommen, müsste aber von MRCC angefordert werden (unter der Voraussetzung, dass die Bereitschaft zur EVAR gewährleistet ist - 2 x Hubschrauber). NSO „Nordsjøen“ ist diesem nicht gefolgt.			
25.10.1998 23:54	Kapitän der „Pallas“ sendet einen Mayday-Ruf ab. Er bittet die dänischen Behörden um umfassende Hilfe zur Brandbekämpfung und Evakuierung der Besatzung.			
Montag, der 26.10.1998				
Wind: W-WNW 8 , langsam abnehmend 5-6, Böen 9-1, abnehmend 7-8				
See: 4,5 m, langsam abnehmend 2,5 m				
26.10.1998 00:09	NSO „Nordsjøen“ erhält vom dänischen Rettungsdienst die Anweisung, der „Pallas“ zu helfen.			
26.10.1998 00:11	Einsatzbefehl des RCC Glücksburg an SAR-Hubschrauber in Helgoland.			
26.10.1998 00:20	RCC Glücksburg teilt dem MRCC Bremen mit, dass auf der „Pallas“ erneut Feuer ausgebrochen ist und es sich um einen echter Notfall han-			

Datum/Uhrzeit	Situation/Position „Pallas“	„Mellum“ und „Neuwerk“	„Oceanic“	„Meerkatze“
	delt. Die Besatzung solle evakuiert werden. Glücksburg schicke einen Helikopter von Helgoland zur „Pallas“. Position: 55°17,8'N 007°37'E			
26.10.1998 00:24	MRCC Bremen unterrichtet sich bei MRCC Aarhus über die Lage. Von dort erhalten sie die Information, dass die „Nordsjøen“ On-Scene-Commander ist.			
26.10.1998 00:25	MRCC Bremen der DGzRS bietet dem SAR/DK Hilfe an. Der SRK „Minden“ läuft 00:30 Uhr von List/Sylt aus.			
26.10.1998 00:27	MRCC Bremen informiert den ZMK über die Lageentwicklung. Gibt die Meldung weiter, dass begonnen würde, die Besatzung der „Pallas“ abzubergen und der SRK „Minden“ entsandt worden sei. Vom MRCC Bremen werden bei MRCC Göteborg die Schiffsdaten der „Pallas“ angefordert.			
26.10.1998 00:49	MRCC Bremen fragt beim KüWaZN nach, ob ein Fahrzeug in der Nähe des Hava-			

Datum/Uhrzeit	Situation/Position „Pallas“	„Mellum“ und „Neuwerk“	„Oceanic“	„Meerkatze“
	<p>risten ist. Dies wird verneint. (Nicht in dem Auszug aus den Unterlagen der Seenotleitung Bremen aufgeführt. Entnommen aus dem Einsatzprotokoll des KüWaZN)</p>			
<p>26.10.1998 02:15</p>	<p>Position der „Pallas“: 55°21,5'N 007°53,5'E</p>			
<p>26.10.1998 02:55</p>	<p>Der dänische Helikopter wincht 12 Personen aus dem Wasser. Der deutsche Heli sichert und behält die im Wasser treibenden Personen im Auge. Danach wincht auch der deutsche Helikopter vier weitere Personen auf. Die Helikopter bringen die Besatzungsmitglieder nach Esbjerg. Die „Nordsee“ verbleibt vor Ort und behält eine sich noch an Bord befindliche Person im Auge. Federführung beim Einsatz des Abbergens der Besatzung der „Pallas“ lag beim MRCC Aarhus.</p>			
<p>26.10.1998 03:15</p>	<p>Das letzte sich an Bord der „Pallas“ befindende Besatzungsmitglied entschließt sich nach längerem Anblincken und Winkzeichen eben-</p>			

Datum/Uhrzeit	Situation/Position „Pallas“	„Mellum“ und „Neuwerk“	„Oceanic“	„Meerkatze“
	falls ins Wasser zu springen. Die Person wird gegen 04:40 Uhr aus einer Rettungsinsel vom Hubschrauber aufgewünscht.			
26.10.1998 04:47	Der deutsche SRK „Minden“ läuft zur Station zurück.			
26.10.1998 05:00	MRCC Bremen teilt dem KüWaZN mit, dass alle Personen geborgen seien, die „Minden“ zurücklaufe und der Havarist weiterhin lichterloh in der dänischen AWZ brenne und treibe. (laut des Einsatz-Ablaufprotokoll des KüWaZN, steht nicht in den Unterlagen des MRCC Bremen).			
26.10.1998 05:00	Polizei Esbjerg meldet die Rettung von 17 Personen. (Darunter befinden sich noch eine schwer verletzte Person und eine tote, die beim eigenen Rettungsversuch gegen die Außenwand der „Pallas“ geschleudert worden war.)		„Oceanic“ mit „Ruby XL“ auf Position: 54°6,3'N 7°34'E	
26.10.1998 07:10			Küstenwachzentrum (KüWaZN) Cuxhaven gibt Order, die vor Borkum havariert treibende „Ruby XL“ von Borkum nach Bützfleth zu	

Datum/Uhrzeit	Situation/Position „Pallas“	„Mellum“ und „Neuwerk“	„Oceanic“	„Meerkatze“
			schleppen, sie wird begleitet von dem niederländischen Schlepper „Wouter“ und dem kanadischen Ankerzieher-schlepper „Alex Gordon“ so-wie der deutschen „Neuwerk“.	
26.10.1998 07:14	MRCC Bremen und die dänische Seenotleitung teilen dem KüWaZN/ZMK die Sachlage mit. Der Havarist treibt bei Winden aus WNW 9-10 auf Sylt zu. Zu diesem Zeitpunkt befindet sich der Havarist unbemannt mit langsamer Vorfahrt noch in der dänischen AWZ mit Driftrichtung auf die deutsche AWZ bzw. das deutsche Hoheitsgebiet. Position: 55°12,15'N 7°56,73'E			
26.10.1998 07:27		Information durch das KüWaZN an die „Mellum“: brennender Holzfrachter 18 sm NW-lich Sylt, treibt langsam aufs Land zu; Anforderung der „Mellum“ durch Herrmann (WSA Cuxhaven), um zur „Pallas“ zu fahren.		
26.10.1998	Das Feuer auf der „Pallas“			

Datum/Uhrzeit	Situation/Position „Pallas“	„Mellum“ und „Neuwerk“	„Oceanic“	„Meerkatze“
07:30	scheint erloschen zu sein. Die „Nordsjøen“ verlässt den Havaristen, um bei einem anderen Seenotfall Hilfe zu leisten. Der ZMK Cuxhaven wird über die Lage informiert. Position: 55°12,1'N 07°56,7 E			
26.10.1998 07:34	Das BGS Amt See Neustadt erhält vom KüWaZN den Auftrag, ihr Schiff „BG 21“ zur Position 51°12,1'N 007°56,7'E zu schicken, um bei dem vor Sylt treibenden Fahrzeug „Pallas“ Verkehrsicherungsmaßnahmen durchzuführen und die „Mellum“ zu unterstützen.			
26.10.1998 07:50	Position der „Pallas“: 55°12'N, 07°57'E	Anker der „Mellum“ auf; das Schiff läuft zur Unfallstelle der „Pallas“.		
26.10.1998 08:13	Der ZMK bekommt Meldung, dass die gesamte Decksladung brennt und kein dänischer Schlepper verfügbar ist.			
26.10.1998	Leiter des Amtes für Katastrophenschutz (AfK) wird vom Lagezentrum des Innenministeriums über die Anfrage nach einem Nothafen für die			

Datum/Uhrzeit	Situation/Position „Pallas“	„Mellum“ und „Neuwerk“	„Oceanic“	„Meerkatze“
	brennende Pallas informiert, schaltet MWTV ein und erhält Kontakt zum ZMK aufrecht. Unterrichtung des Innenministeriums am nächsten Morgen. Ab diesem Zeitpunkt wird ständiger Kontakt des AfK mit Cuxhaven bzw. später MUNF und Kreis NF mit Blick auf einen möglichen worst case bis zur Einrichtung des interministeriellen Leitungsstabes aufrechterhalten.			
26.10.1998 09:35	Ein BGS-Hubschrauber meldet, dass die „Pallas“ lichterloh brennt. Position: 55°09'N 07°53'E	Der ZMK beordert die „Neuwerk“ zum Havaristen. Zu diesem Zeitpunkt ist bereits das Schleppgeschirr an Deck einsatzbereit, da dieses für die vorherige Aufgabe der „Neuwerk“ auch schon erforderlich war.		
26.10.1998 09:49	Position: 55°09'N, 07°53'E	„Mellum“ befindet sich ca. 5 sm SW-lich Helgoland, als der Einsatz „Mellum“ widerrufen wird. Die Weisung kam von KüWaZN, Herrmann. „Neuwerk“ solle den Fall abwickeln, „Mellum“ solle sich im Ansteuerungsbereich der Elbe aufhalten und evtl. den elbaufwärts laufenden		Fischereischutzboot „Meerkatze“ erhält Info über die „Pallas“ von KüWaZN; Schiff brennt, Besatzung von Heli abgeborgen, Schiff ist „out of command“ und treibt mit brennender Decksladung Holz in Richtung Sylt; „Neuwerk“ und „BG 21“ sind auf dem Weg; keine anderen

Datum/Uhrzeit	Situation/Position „Pallas“	„Mellum“ und „Neuwerk“	„Oceanic“	„Meerkatze“
		Schleppzug der „Oceanic“ mit Anhang „Ruby XL“ begleiten.		Fahrzeuge in der Nähe.
26.10.1998 09:50		„Mellum“ ändert ihren Kurs und steuert mit 2 Maschinen in Richtung Elbe.		
26.10.1998 10:00		„Mellum“ erhält von KüWaZN Order, Kurs zu ändern und ebenfalls zum Havaristen zu laufen. Position der „Mellum“ 6,5 sm südlich von Helgoland; „Neuwerk“ befand sich jetzt 8,5 sm vor der „Mellum“.		
26.10.1998 10:10	Der ZMK bemüht sich um Bergungs- und Fachkräfte, die auf die „Pallas“ abgewünscht werden sollen, um eine Schleppverbindung herzustellen.			Fischereiaufsichtsboot „Meerkatze“ läuft zur „Pallas“
26.10.1998 10:52	Positions- und Lagemeldung durch Hubschrauber (noch in DK AWZ) Position: 55°07,7'N 007°53'E			
26.10.1998 10:55	„Pirol 816“ setzt das KüWaZN davon in Kenntnis, dass bei der „Pallas“ noch Schraubenwasser zu sehen ist. Daraus ist zu schließen, dass die Maschine noch läuft.			

Datum/Uhrzeit	Situation/Position „Pallas“	„Mellum“ und „Neuwerk“	„Oceanic“	„Meerkatze“
	Position: 55°07,7'N 007°53'E			
26.10.1998 11:44	Position: 55°07,52'N 007°54,23'E Bug nach Osten und laufende Schraube.			
26.10.1998 11:59	Das KüWaZN teilt dem ZMK mit, dass die „Pallas“ lediglich Paketholz geladen habe und keine gefährlichen Güter.			
26.10.1998 12:20	SRK „Minden“ läuft zur „Pallas“.			
26.10.1998 12:45-13:00	Aus den Laderäumen schlagen Flammen, insbesondere aus Luke 5. Die Aufbauten sind noch nicht betroffen, Öle oder sonstige Flüssigkeiten treten nicht aus. Position: 55°05,3'N, 07°58,0'E			
26.10.1998 13:35	Der ZMK teilt dem SAR/DK die neue Position der „Pallas“ mit: 55°05,5'N 007°57,0'E. 4 deutsche Schiffe sind zur Hilfeleistung ausgelaufen: „Meerkatze“, „Mellum“, „Neuwerk“ und „Bredstedt“.			

Datum/Uhrzeit	Situation/Position „Pallas“	„Mellum“ und „Neuwerk“	„Oceanic“	„Meerkatze“
26.10.1998 14:00	Die „Pallas“ brennt aus allen Luken. Havarist hat noch ca. 1,5 - 2 kn Fahrt mit ca. 15°Ruderlage nach Stb. Position: 55°04'N, 08°00'E Rechenberg (HH-Berufsfeuerwehr): Feuerwehr Cuxhaven ist informiert worden.			Die „Meerkatze“ erreicht den Havaristen. Eine Erkundungsfahrt des 1. N.O. Struß mit dem Searider ergibt, dass ein An-Bord-Gehen nur mit dem Helikopter möglich ist. Eine entsprechende Info geht an das KüWaZN.
26.10.1998 14:15	Havarist „Pallas“ macht keine Fahrt mehr.			
26.10.1998 14:25				Übermittlung an die „Neuwerk“, dass der 1. Offizier der Meerkatze mit dem Beiboot die Lage erkundet hat und vermutlich nur die Decksladung brennt.
26.10.1998 14:45	Laderäume 2-5 zeigen offenes Feuer; Luke 1 und die Aufbauten (Achterschiff) sind noch nicht betroffen; sehr starke Rauchentwicklung; Holzdecklast ist verbrannt und über Bord gegangen, ein Bordkran hängt über Stb-Bordwand, Deckstützen ragen an der Bb.-Seite über die Bordwand; nach Angaben des KüWaZN befinden sich an Bord 580 cbm Schweröl und 90 cbm Gasöl; das Ruder liegt ca. 20° Stb.; bis ca.	„Mellum“ trifft 3,5 sm nach „Neuwerk“ beim Havaristen ein. OSC lag in den Händen „Neuwerk“. Die Anfrage des Kapitäns der „Mellum“ bezüglich des Klarlegens des schweren Schleppgeschirrs wurde unter Hinweis auf eigene Bereitschaft der „Neuwerk“ verneint - es sollten zunächst die offenen Feuer bekämpft und anschließend der Schiffskörper gekühlt		

Datum/Uhrzeit	Situation/Position „Pallas“	„Mellum“ und „Neuwerk“	„Oceanic“	„Meerkatze“
	14:35 muss sich die Schraube noch gedreht haben, denn der Havarist vollzog Stb.-Drehkreise. „BG 21“ trifft auf Position der „Pallas“ ein.	werden. Zu Beginn der Brandbekämpfung wird die restliche Decklast der „Pallas“ mit den Strahlen aus den Wasserkanonen über Bord geschossen.		
14:45	Die FW Cuxhaven wird um Unterstützung gebeten, die daraufhin 6 Feuerwehrlaute zum Havaristen bringen lässt. Des Weiteren wird vom SAR durch das Küstenwachzentrum Nordsee ein Hubschrauber angefordert. Der Einsatzbefehl ergeht um 14:50 Uhr und der Heli startet 14:56 Uhr. Um 14:59 wird der Einsatz jedoch abgebrochen, da die Ladekapazität des Hubschraubers für einen Materialtransport zu gering ist. Der Hubschrauber fliegt zurück nach Helgoland.			
26.10.1998 14:50	Fax der WSDN an den Reeder, mit dem eine Geschäftsführung ohne Auftrag angedroht wird.			
26.10.1998 14:55		Wasser marsch, die „Mellum“ bekämpft offene Feuer mit 5 Strahlrohren. Diese Feuer		Die „Meerkatze“ sagt der „Neuwerk“ die Bereitstellung von Besatzungsmitgliedern

Datum/Uhrzeit	Situation/Position „Pallas“	„Mellum“ und „Neuwerk“	„Oceanic“	„Meerkatze“
		<p>sind schnell gelöscht. Anschließend kühlt „Mellum“ den Schiffskörper der „Pallas“.</p> <p>Die „Neuwerk“ bittet die „Meerkatze“ um Bereitstellung von Besatzungsmitgliedern zwecks Herstellung einer Schleppverbindung, weil sowohl auf der „Neuwerk“ als auch auf der „Mellum“ nicht genug Leute zur Verfügung stehen.</p>		<p>zu. Der Searider mit 3 Mann wird ebenfalls zur Verfügung gestellt, da die „Neuwerk“ und die „Mellum“ kein geeignetes Boot haben bzw. nicht aussetzen können.</p>
26.10.1998 15:00	SRK „Minden“ ist wieder vor Ort. „Mellum“ und „Neuwerk“ löschen, eine Schleppverbindung ist hergestellt. Die „Minden“ läuft daher zurück.			
26.10.1998 15:05	Position der „Pallas“: 55°03,2'N 008°02,8'E			
26.10.1998 15:15		Die „Neuwerk“ meldet an „BG 21“, dass ein Hubschrauber mit 8 Feuerwehrleuten um 15:30 in Cuxhaven starten wird.		
26.10.1998 15:43		„Neuwerk“ meldet „Feuer gelöscht“.		
26.10.1998 16:20	Eintreffen des aus Cuxhaven gestarteten Hubschraubers.	Die „Neuwerk“ teilt dem Hubschrauberpiloten mit, dass noch bis zum Sonnenunter-		

Datum/Uhrzeit	Situation/Position „Pallas“	„Mellum“ und „Neuwerk“	„Oceanic“	„Meerkatze“
		gang eine Schleppverbindung hergestellt werden soll.		
26.10.1998 16:27	Der ZMK teilt SAR/DK mit, dass sich die vier deutschen Schiffe im Gebiet der „Pallas“ befinden. Um 15:43 Uhr sei das Feuer unter Kontrolle gewesen. Man versuche nun, eine Schleppmöglichkeit aufzubauen. Außerdem sei ein deutscher Hubschrauber unterwegs.			
26.10.1998 16:30	Die italienische Reederei des Frachters teilt dem ZMK mit, dass der kanadische Ankerzieher „Alex Gordon“ auf Vertragsbasis Lloyd's open Form (LoF) mit der Bergung der „Pallas“ beauftragt worden sei.			
26.10.1998 16:35		6 Feuerwehrleute aus Cuxhaven werden mit SAR-Hubschrauber auf der „Neuwerk“ abgewünscht.		
26.10.1998 16:49	Position der „Pallas“: 55°05,3'N 007°58,0'E			
26.10.1998 17:04				Hubschrauber beginnt mit dem Aufwischen von 4 Besatzungsmitgliedern von der „Meerkatze“ (darunter der 1. N.O.).

Datum/Uhrzeit	Situation/Position „Pallas“	„Mellum“ und „Neuwerk“	„Oceanic“	„Meerkatze“
26.10.1998 17:02-17:33	SAR-Hubschrauber setzt die 4 Besatzungsmitglieder der „Meerkatze“ auf dem Havaristen „Pallas“ ab, um 17:33 ist das Abwischen beendet.	„Mellum“ zieht langsam zurück, Monitore werden abgestellt.		Die „Meerkatze“ hat während der gesamten Zeit Sprechverbindung auf UKW mit ihren Leuten auf der „Pallas“.
26.10.1998 17:30			„Oceanic“ gibt Havaristen „Ruby XL“ in Bützfleth ab.	
26.10.1998 17:38-19:13		<p>„Neuwerk“ versucht vergeblich, Leinenverbindung zum Havaristen herzustellen.</p> <p>Vorgehensweise nach dem Bericht der „Meerkatze“: „Neuwerk“ schießt eine Leine auf die „Pallas“; mit dem Searider wird die Leine auf die „Neuwerk“ zurückgeführt, wo dann mittels Jolltau eine Schleppeleine zur „Pallas“ gehievt werden soll. Das Hieven des Jolltaus, dann der stärkeren Leine und das Ausstecken der Schleppeleine geschieht auf „Neuwerk“ zuerst nur vom unteren Deck, später von zwei übereinander liegenden Decks aus. Die Koordination: Hieven-Lose geben klappt nicht. Beide Leinen sind zeitweise tight oder Schleppeleine ist tight und Jolltau lose. Das Jolltau wird dadurch vom Wind über die Schleppeleine geschlagen. Dadurch bricht das Jolltau zwischenzeitlich und muss von dem Searider wieder zur „Neuwerk“ gebracht werden. „Neuwerk“ bittet die auf der „Pallas“ befindliche Crew der „Meerkatze“ die übereinander geschlagene Schleppeleine zu klariern, was sich als schwierig erweist, da die „Neuwerk“ die Position nicht halten kann und die Leine immer wieder tight kommt. Das Schiff fährt nach Aussagen der Crew der „Meerkatze“ auf der „Pallas“ und der Searider Besatzung ständig hin und her. Als schon eine stärkere Leine an Bord der „Pallas“ ist, dampft die „Neuwerk“ plötzlich so hart an, dass das Podest des Königsrollers, um den die Leine geführt wird, aus dem Deck der „Pallas“ reißt. Die Leine bleibt auf einem Poller hängen. Die Crew der „Meerkatze“ hängt die Leine über die Nase des Pollers, damit diese nicht ausrauscht und weiter geholt werden kann. Während dieser Zeit bekommt die „Neuwerk“ die Leine in die Bb.-Schraube und kann nicht mehr klariert werden. Beim Anziehen bricht die Leine dann.</p>		
26.10.1998 18:18			Order durch ZMK (Herrmann) nach Helgoland zu versegeln und auf Station zu gehen.	

Datum/Uhrzeit	Situation/Position „Pallas“	„Mellum“ und „Neuwerk“	„Oceanic“	„Meerkatze“
26.10.1998 18:45		Die „Mellum“ macht ihr eigenes Schleppgeschirr klar.		
26.10.1998 ca. 18:50		KüWaZN lässt an „Neuwerk“ übermitteln, dass das Fahrzeug „Alex Gordon“ gegen 00:00 Uhr vor Ort sein wird. Dieser habe Vertrag mit dem Eigner und solle die Bergung durchführen.		
26.10.1998 19:15-19:45	Seit 19:00 Uhr machen sich bereits schwere Grundseen bemerkbar, die die Herstellung der Schleppverbindung erheblich erschweren.	„Mellum“ stellt Schleppverbindung zum Havaristen her. Da sich die „Pallas“ schon sehr stark der 10-m-Wassertiefenlinie vor Sylt genähert hat, kann aus Zeitgründen das schwere Schleppgeschirr nicht mehr angebracht werden. Stattdessen wird ein leichteres und besser zu handhabendes Geschirr gewählt, doppelte 80-er Polypropylenleine.		Die 4 Besatzungsmitglieder der „Meerkatze“ beschließen, wegen der Wetterlage und der Dunkelheit an Bord des Havaristen zu bleiben, um bei einem eventuellen Bruch der Schleppverbindung diese wiederherzustellen oder den Anker zu werfen. Außerdem erscheint ihnen eine Abbergrung per Helikopter zu gefährlich.
26.10.1998 20:00-20:05	Anweisung von WSDN über KüWaZN während der Dunkelheit den Havaristen aus Sicherheitsgründen nicht an die „Alex Gordon“ abzugeben. Die „Mellum“ soll weiter Richtung Helgoland laufen und erst bei Tageslicht das Umspannmanöver veranlas-	„Mellum“ nimmt mit Anhang Fahrt auf. Zunächst Kurs West, um den Havaristen von der Küste freizubekommen. Um die Schleppleine zu entlasten, wurde anschließend ein Kurs um die 210°rw. gesteuert. Ziel: Cuxhaven, vorher unter		

Datum/Uhrzeit	Situation/Position „Pallas“	„Mellum“ und „Neuwerk“	„Oceanic“	„Meerkatze“
	sen.	Land Helgoland.		
26.10.1998 21:15		„Neuwerk“ versucht, den Havaristen zu kühlen.		
26.10.1998 21:25				Wegen des wieder zunehmenden Feuers und heftiger werdender Rauchentwicklung auf dem Havaristen bittet der 1. N.O. um Abbergung mit dem Searider der „Meerkatze“.
26.10.1998 21:35-21:58				„Meerkatze“ trifft Vorbereitungen zum Abbergen der Crew mit dem Speedboot. Diese landet 21:58 Uhr wieder auf der „Meerkatze“.
26.10.1998 21:45	Aufforderung des KüWaZN, die „Wilhelm Kaisen“ zur „Pallas“ zu senden.			
26.10.1998 abends		Die „Mellum“ bittet die „Meerkatze“ um Begleitung, um bei einem evtl. Bruch der Schleppverbindung zur Stelle zu sein. Auf der „Mellum“ und der „Neuwerk“ stehe kein geeignetes Boot zum Übersetzen zur Verfügung.		
26.10.1998 23:00			Fahrt von Bützfleth nach Helgoland beendet - „Oceanic“ liegt ostwärts von Helgoland vor Anker.	

Datum/Uhrzeit	Situation/Position „Pallas“	„Mellum“ und „Neuwerk“	„Oceanic“	„Meerkatze“
26.10.1998 23:20	Schlepper „Alex Gordon“ meldet sich auf UKW, 16/9 und will um 00:00 Uhr vor Ort sein.			
Dienstag, der 27.10.1998				
Wind: SSW 7-8, nachm. WSW-drehend, kurzzeitig abnehmend 4-5, Böen 9, nachm. 8; See: 1,5 m, zunehmend 3-3,5m, nachm. 3-2,5 m				
27.10.1998	„Alex Gordon“ erbittet die 00:00 Uhr Position. Position: 54°50,5'N, 08°0,5'E			Die „Meerkatze“ begleitet den Schleppzug „Mellum“- „Pallas“.
27.10.1998 00:30		SRK „Wilhelm Kaisen“ vor Ort, übernimmt Position von „Neuwerk“; ab 00:55 Uhr Kühlung des Havaristen, Deck und Aufbauten.		
27.10.1998 01:00		SRK „Wilhelm Kaisen“ ist aufgrund der Wetterlage und der geringen Fahrt des Schleppzuges nicht in der Lage, den Havaristen zu kühlen. Beschränkt sich auf Beobachten.		
27.10.1998 01:20	Schlepper „Alex Gordon“ trifft ein, will sich das Geschehen jedoch erst einmal bei Tageslicht ansehen. Derzeitige Position: 54°37,0'N 07°46,7'E	„Neuwerk“ versiegelt wegen seines Propellerschadens nach Helgoland.		
27.10.1998	Aus der achteren Luke schla-	Kühlung durch SRK „Wilhelm		

Datum/Uhrzeit	Situation/Position „Pallas“	„Mellum“ und „Neuwerk“	„Oceanic“	„Meerkatze“
02:30	gen wieder Flammen.	Kaisen“ nicht möglich.		
27.10.1998 04:00	Position: 54°44,7'N, 07°52,0'E	„Mellum“ hält weiterhin Kurs Richtung Helgoland bei gleich bleibender Geschwindigkeit.		
27.10.1998 07:00	Der ZMK teilt SAR/DK mit, dass abgeschleppt würde und man sich auf dem Weg nach Helgoland befinde. Das Schiff brenne weiterhin.			
27.10.1998 07:17	Position: 54°40,38'N 007°47,52'E		Kapitän der „Oceanic“ erhält einen Telefonanruf vom ZMK Cuxhaven. Der Nautiker vom Dienst (NVD) Herrmann erteilte die Einsatzorder zur Brandbekämpfung zum Harvaristen „Pallas“ zu laufen.	
27.10.1998 07:26-07:36			„Oceanic“ steuerte mit direktem Kurs und voller Kraft zur übermittelten Einsatzstation.	
27.10.1998 07:55	Anfrage des MRCC Bremen an den ZMK, welche Maßnahmen hinsichtlich eines Personen- und Materialtransports geplant sind. Der MRCC Bremen habe zuvor einen Anruf von der Feuerwehr Cuxhaven erhalten. Dieser wurde dann mitgeteilt, dass der MRCC Bremen zur Verfügung stehe. Der Ein-			

Datum/Uhrzeit	Situation/Position „Pallas“	„Mellum“ und „Neuwerk“	„Oceanic“	„Meerkatze“
	satz, insbesondere des SRK „Hermann Helms“, sei abgeprochen worden.			
27.10.1998 08:00	„Alex Gordon“ sieht sich aufgrund der Wetterlage nicht in der Lage, den Havaristen zu übernehmen.	„Mellum“ fährt weiter in Richtung Helgoland, um dort im Schutze der Insel umzuspinnen.		
27.10.1998 08:05	Flammen auf dem Havaristen werden immer stärker.	SRK „Wilhelm Kaisen“ kann aufgrund der schlechten Wetterlage nicht kühlen.		
27.10.1998 08:30-10:00	Position bei Ankunft der „Oceanic“: 54°35,9'N 07°47,1'E; westlich der Amrum-Bank, bei einer Wassertiefe von ca. 18 m. Havarist liegt sehr unruhig im Wasser. Er rollt mäßig in die See und luvte stark an. Vor Ort befindliche Schiffe: „Mellum“, „Meerkatze“, „BG 21“, SRK „Wilhelm Kaisen“, „Alex Gordon“	SRK „Hermann Helms“ läuft um 09.30 Uhr mit Feuerwehresetzung in Richtung Helgoland. Diese soll dann an die „Neuwerk“ übergeben werden.	„Oceanic“ meldet sich gegen 08:00 Uhr bei der „Mellum“ und teilt Eintreffen in ca. 1 Std. mit. Wegen des Wetters schlägt der Kapitän der „Oceanic“ Austausch der Poly-Leinen vor. „Oceanic“ um 09:28 Uhr vor Ort. Nach der Besichtigung der Schwierigkeiten vor Ort gegen 09:40 Uhr schlägt der Kapitän der „Oceanic“ vor, doch so wie bisher weiter Richtung Helgoland zu laufen. Die Besatzung der „Oceanic“ macht das Schleppgeschirr klar und sollte die Poly-Leine reißen, stehe die „Oceanic“ unmittelbar zum Aufbau einer neuen Schleppverbindung zur Verfügung.	

Datum/Uhrzeit	Situation/Position „Pallas“	„Mellum“ und „Neuwerk“	„Oceanic“	„Meerkatze“
27.10.1998 10:00	Um 10:00 Uhr fragte Herrmann (ZMK), ob „Alex Gordon“ eine Schleppverbindung zum Havaristen herstellen kann und meldete, dass Feuerwehrleute mit dem Seenotkreuzer von Cuxhaven nach Helgoland unterwegs wären, die um 11:00 Uhr an Bord der „Neuwerk“ gehen.		Nach dem Bericht des Kapitäns der „Oceanic“ an Herrmann (ZMK) war es der „Oceanic“ unmöglich, das Feuer in den Laderäumen der „Pallas“ mit den Feuerlöschmonitoren der „Oceanic“ zu bekämpfen, weil die Lukeendeckel noch auf den Lukeensäulen auflagen. Die „Oceanic“ hätte lediglich mit den Feuerlöschmonitoren die Luken von außen mit Wasser kühlen können. Der Feuerlöscheffekt wäre aber nach Einschätzung des Kapitäns der „Oceanic“ sehr gering gewesen. Ein Heranfahren an die „Pallas“ war in dieser Lage zu gefährlich. Die „Oceanic“ wurde auf Distanz zum Schleppzug gehalten.	
27.10.1998 10:10-10:30		„Mellum“ steckt aufgrund der Wetterverhältnisse nochmals insgesamt 100 m Schleppdraht; Länge nun 400 m Schleppdraht plus 100 m Polypropylen.	Kapitän der „Oceanic“ nimmt Verbindung mit „Alex Gordon“ auf und erfährt, dass diese nicht in der Lage ist, eine Schleppverbindung herzustellen. Diese Nachricht übermittelt er an den ZMK, der daraufhin nach der Möglichkeit einer zusätzlichen Schleppverbindung durch die „Oceanic“ fragt.	

Datum/Uhrzeit	Situation/Position „Pallas“	„Mellum“ und „Neuwerk“	„Oceanic“	„Meerkatze“
			<p>Kapitän bittet daraufhin um einen Hubschrauber mit zusätzlichem Personal zum Festmachen der „Pallas“.</p> <p>Weiterhin fragt der Kapitän um 10:13 Uhr beim ZMK an, ob der Hubschrauber ca. 1.000 kg Bergungsgeschirr aus dem an Bord der „Oceanic“ befindlichen Ausrüstungsbestand an Bord des Havaristen transportieren kann.</p>	
<p>27.10.1998 10:35-10:55</p>	<p>ZMK: zweite Hubschrauberanforderung an SAR.</p> <p>Herrmann informierte die „Oceanic“ darüber, dass ein SAR-Hubschrauber bereit sei, die Leute einzufliegen, soweit es die Lage vor Ort erlaube. Der Hubschrauber stehe in Nordholz bereit, um in einer halben Stunde nach Helgoland zu fliegen. Dort stünden 6 Leute bereit (4 Besatzungsmitglieder der „Neuwerk“ und 2 Feuerwehrleute)</p> <p>ZMK meldete der „Oceanic“, dass die Hubschrauberwinde eine maximale Belastung von</p>		<p>Der Kapitän telext auf Anfrage des ZMK die Einzelgewichte des Bergungsgeschirrs. Dieses hat ein Gesamtgewicht von ca. 850 kg.</p>	

Datum/Uhrzeit	Situation/Position „Pallas“	„Mellum“ und „Neuwerk“	„Oceanic“	„Meerkatze“
	280 kg habe. Daher sei nur die Schleppkette für einen Lufttransport geeignet. Die Transportfrage werde der Einsatzleiter mit dem Piloten klären.			
27.10.1998 11:45	„Pallas“ wird weiter in Richtung Helgoland geschleppt; 54°31,3'N, 07°48,0'E Geschwindigkeit lag etwa bei 3 kn.			
27.10.1998 12:20	Schleppverbindung zum Havaristen bricht. Der Havarist legt sich sofort quer in die See. Er treibt mit auflaufender Tide ca. 3 kn. Position: 54°30,9'N 007°47,8'E Der Bohrinselforsorger „Alex Gordon“ versuchte ab 12:22 Uhr, am Havaristen festzumachen.	Die „Mellum“ holt den Schleppdraht ein. Die Bruchstelle lag in der Verbindung Schleppdraht-Polypropylenleine.	ZMK meldet der „Oceanic“, dass der SAR zusätzliches Personal mit dem Hubschrauber einfliegen will, es aber ablehne, das Bergungsmaterial zu transportieren. Flugzeit wurde zunächst mit 15 bis 20 Min angegeben. Jedoch wurde dann mitgeteilt, dass der angeforderte Hubschrauber von Helgoland nach Kiel verlegt würde, da dort einer ausgefallen sei.	„Meerkatze“ bietet Searider zwecks erneuter Herstellung einer Schleppverbindung an.
27.10.1998 12:27	SAR Glücksburg sagt Einsatz komplett ab.			
27.10.1998 12:40	ZMK informiert die „Oceanic“, dass der Bundesgrenzschutz einen Hubschrauber stellt, der um 14:00 Uhr auf Hel-		Der Kapitän bittet den ZMK so schnell wie möglich den Hubschrauber zu schicken, um den 1. Nautischen Offi-	

Datum/Uhrzeit	Situation/Position „Pallas“	„Mellum“ und „Neuwerk“	„Oceanic“	„Meerkatze“
	goland eintreffen sollte.		zier auf den Havaristen überzusetzen. Ein Bootsverkehr sei wegen des Wetters nicht möglich.	
27.10.1998 12:45	Versuch der „Alex Gordon“, die Schleppverbindung wieder herzustellen, scheitert.			
27.10.1998 12:50		SRK „Hermann Helms“ läuft von Helgoland aus, um SRK „Wilhelm Kaisen“ beim Löscheinsatz abzulösen.		
27.10.1998 13:00	Position: 54°29,8'N 007°52,1'E Havarist vertreibt in Richtung ENE mit einer Driftgeschwindigkeit von ca. 3 kn.			
27.10.1998 13:30-13:40	„Alex Gordon“ hat an der alten Schleppleine der „Mellum“ die Schleppverbindung zum Havaristen wieder hergestellt. Diese Verbindung bricht jedoch nach 10 Min wieder.		Kapitän gibt Meldung an ZMK und bittet, den Hubschrauber starten zu lassen, um die bereitstehenden Leute sofort einzufliegen. Er erfährt, dass der BGS-Hubschrauber nicht mehr als 250 kg transportieren kann.	
27.10.1998 13:50		SRK „Wilhelm Kaisen“ verholt nach Cuxhaven.		
27.10.1998 14:20 Uhr	Position: 54°29,6'N 07°54,7'E	SRK „Hermann Helms“ vor Ort; dieser beginnt 14:30 Uhr, den Havaristen zu kühlen.		

Datum/Uhrzeit	Situation/Position „Pallas“	„Mellum“ und „Neuwerk“	„Oceanic“	„Meerkatze“
27.10.1998 14:35-14:55	Position um 14:40 Uhr: 54°31,3'N 007°59,6'E Die „Pallas“ verdriftet in Richtung ENE mit ca. 3 kn Driftgeschwindigkeit.		Kapitän fragt erneut beim ZMK nach dem Hubschrauber und erfährt, dass dieser in Cuxhaven steht und die Leute an Bord nimmt. Er startet 14:55 in Cuxhaven.	
27.10.1998 15:16			Hubschrauber übernimmt 1. N.O. „Oceanic“ mit Werkzeug.	
27.10.1998 15:20-15:52	Versuch eines Helikopters, den 1. N.O. der „Oceanic“ und 4 Leute der „Neuwerk“ auf der „Pallas“ abzusetzen, misslingt und wird 15:38 Uhr abgebrochen. Die Rollbewegungen des Havaristen sind zu stark und der 1.N.O. verletzt sich beim Absetzen. Hubschrauber kehrt um 15:42 Uhr zur „Oceanic“ zurück. Der Heli setzt bis 15:52 Uhr die Leute auf der „Oceanic“ ab. Danach fliegt der Hubschrauber nach Cuxhaven zurück.			
27.10.1998 15:40	BGS-Boot „Bredstedt“ wird von seiner Dienststelle der gesamten Aktion entlassen und läuft Kurs Süd.			
27.10.1998 15:43	Herstellen einer Schleppverbindung wegen des			

Datum/Uhrzeit	Situation/Position „Pallas“	„Mellum“ und „Neuwerk“	„Oceanic“	„Meerkatze“
	schlechten Wetters nicht möglich.			
27.10.1998 16:10	Position der „Pallas“: 54°32,5'N 008°05,3'E Havaristen driftet in Richtung E und hat eine Driftgeschwindigkeit von 2,5 kn. Die „Pallas“ hat noch 3,6 sm bis zur 10-m-Wassertiefenlinie mit einer zu erwartenden Strandungszeit zwischen 17:00 und 18:00 Uhr.		Kapitän telext dem ZMK die Position und die Driftgeschwindigkeit der „Pallas“ durch. Es wird vereinbart, noch vor der Dunkelheit einen neuen Versuch zu wagen, um Leute auf dem Havaristen mit einem SAR-Hubschrauber abzusetzen und einen Anker auszubringen.	
27.10.1998 16:47	ZMK an SAR: Dritte Hubschrauberanforderung mit dem Ziel, eine Person vom Schlepper zum Schiff zum Lösen der Ankerkette zu transportieren.			
27.10.1998 17:00-17:13	„Pallas“ ist zwischen Amrum und Amrum Bank in Position: 54°33,2'N 008°06,7'E. SAR Hubschrauber auf Position, holt einen Mann von der „Oceanic“ und setzt diesen auf der „Pallas“ ab.			
27.10.1998 17.05	Leiter AfK Preugschat alarmiert vorsorglich den Kreis NF als zuständige untere KatS-Behörde über die Lage,			

Datum/Uhrzeit	Situation/Position „Pallas“	„Mellum“ und „Neuwerk“	„Oceanic“	„Meerkatze“
	ggf. eine potentielle Gefahr für das Wattenmeer.			
27.10.1998 17:20	„Pallas“ wirft Bb.-Anker, 7 Längen zu Wasser, Anker trägt Position: 54°34,5'N, 008 08,2'E			
27.10.1998 17:40	SAR Hubschrauber holt den abgesetzten Mann von der „Pallas“ ab und bringt diesen zurück zur „Oceanic“.			
27.10.1998 18:18			„Oceanic“ geht in Position: 54°35,1'N 008°,07,1'E zu Anker und berichtet dem ZMK laufend die Lage.	
27.10.1998 ab ca. 19:00	„Alex Gordon“ versucht, mit Kettenhaken die Ankerkette der „Pallas“ aufzunehmen, jedoch ohne Erfolg.			
27.10.1998 24:00	„Alex Gordon“ hat bis auf weiteres Versuche eingestellt, nachdem die Kette durch Stampfen zweimal verloren gegangen ist.			
Mittwoch, der 28.10.1998				
Wind: WNW-W 7-8, max. 8-9, Böen 10-11				
See: 3 m, zunehmend 4 - 4,5 m				
28.10.1998 07:18			Lagebericht der „Oceanic“ an ZMK (Grosseschalau)	

Datum/Uhrzeit	Situation/Position „Pallas“	„Mellum“ und „Neuwerk“	„Oceanic“	„Meerkatze“
			Der Kapitän erkundigt sich nach der Verfügbarkeit eines Hubschraubers. Daraufhin wird ihm vom ZMK ein Hubschrauber für die Beförderung von Personen zugesagt. Ohne die Möglichkeit für einen Transport von Bergungsgeschirr aus der Ausrüstung der „Oceanic“.	
28.10.1998 08:15		„Mellum“ beim Havaristen, Besprechungen und Überlegungen zur Bergung des Havaristen mit „Oceanic“ und der KüWaZN; es wird entschieden, dass die „Mellum“ an den Havaristen heranzfährt.	„Oceanic“ sieht sich wegen seines schwachen Bugstrahlruders (600 PS) nicht in der Lage, nahe genug an den Havaristen heranzufahren.	
28.10.1998 08:30		Besprechung über UKW-Sprechfunk mit „Mellum“, „Oceanic“ und der „Meerkatze“ betreffs der weiteren Vorgehensweise. Die „Meerkatze“ bietet zum wiederholten Male Kooperation mit dem Searider an. Die „Meerkatze“ macht den Vorschlag, mit dem Searider ein Jolltau unter der Ankerkette des Havaristen durchzubringen, mit dem dann von der „Mellum“ zur „Oceanic“		

Datum/Uhrzeit	Situation/Position „Pallas“	„Mellum“ und „Neuwerk“	„Oceanic“	„Meerkatze“
		(oder umgekehrt) ein Schleppdraht gezogen werden kann. Es könne dann versucht werden, den Draht unter der Kette bis zum Anker zu ziehen. Dann könne man mit dem Draht den Anker anheben und über die Ankerkette den Havaristen schleppen. Das habe den Vorteil, dass bei Bruch der Verbindung der Anker sofort wieder am Grund liege. Der Vorschlag wird von der „Mellum“ sofort verworfen.		
28.10.1998 08:42			Nachdem um 08:20 Uhr die Hauptmaschinen angelassen wurden, hievte die Besatzung den Anker.	
28.10.1998 09:03			Kapitän versucht, die „Oceanic“ durch verschiedene Manöver direkt beim Havaristen in Position zu halten, um eventuell an der Ankerkette einen laufenden Schäkkel zu befestigen und die Ankerkette, wenn das Manöver erfolgreich war, mit dem Schleppdraht von der „Oceanic“ zusammen zu schäkeln. Das Manöver gelingt nicht, da die „Oceanic“ nicht an die	

Datum/Uhrzeit	Situation/Position „Pallas“	„Mellum“ und „Neuwerk“	„Oceanic“	„Meerkatze“
			Ankerkette herankommt.	
28.10.1998 09:40			„Oceanic“ bestellt Hubschrauber über ZMK, um 5 Personen und Schneidbrenngeschirr (von der „Mellum“) auf die „Pallas“ bringen zu können.	
28.10.1998 09:40		„Mellum“ - „Oceanic“ - Einsatzleitung Cuxhaven: Absprache, dass „Oceanic“ das leichtere Schleppgeschirr der „Mellum“ an Deck der „Pallas“ hievt, damit die „Mellum“ den Havaristen nach Cuxhaven schleppen kann.		
28.10.1998 10:00		„Mellum“ macht nach Erörterung der Lage mit der „Oceanic“ entsprechendes Schleppgeschirr klar.		
28.10.1998 10:25-10:35	SAR-Hubschrauber vor Ort, erkundet die Situation und nimmt anschließend 4 Mann der „Neuwerk“ und den 1. O. der „Oceanic“ an Bord.			
28.10.1998 10:48	Schweißgerät von der „Mellum“ wird vom Hubschrauber übernommen.			
28.10.1998 11:03-11:20	5 Mann und ein Schweißgerät durch den Hubschrauber auf dem Havaristen abge-			

Datum/Uhrzeit	Situation/Position „Pallas“	„Mellum“ und „Neuwerk“	„Oceanic“	„Meerkatze“
	setzt, der Hubschrauber fliegt zurück nach Helgoland.			
28.10.1998 11:40 (nach Kapitän-bericht der „Oceanic“ 12:20)		Auf dem Havaristen wird eine Notschleppeleine gefunden, die ca. 200 m lang ist und 38 mm Durchmesser hat. Nach Rücksprache der „Mellum“ mit der „Oceanic“ sollte diese vollkommen ausreichend für die bevorstehende Bergung sein. Es wird erkennbar, dass der Bb.-Anker bei den Orkanböen nicht hält und der Havarist langsam auf das Land zutreibt.		
28.10.1998 11:50		Die „Mellum“ startet Anlauf. Die entsprechenden Leinen werden klargelegt.		
28.10.1998 12:05		Die Leute der „Mellum“ müssen wegen starker Orkanböen von Deck.		
28.10.1998 12:27		Die Leute der „Mellum“ sind wieder an Deck, sichern und bereiten das Schleppgeschirr vor.		
28.10.1998 12:45-13:35		Leute müssen aufgrund der Wetterverhältnisse zwischenzeitlich immer wieder das Deck verlassen.		
28.10.1998		Anlauf der „Mellum“, Maschi-		

Datum/Uhrzeit	Situation/Position „Pallas“	„Mellum“ und „Neuwerk“	„Oceanic“	„Meerkatze“
13:07		nen auf „n-constant“.		
28.10.1998 13:10	Meldung von der „Pallas“ an die „Mellum“, dass noch ca. 1 Stunde für das Klarlegen des Notschleppgeschirrs der „Pallas“ benötigt wird.			
28.10.1998 13:25	Nach Abwettern mehrerer Orkanböen ist die „Pallas“ klar zum Aufbau einer Schleppverbindung.	Die „Mellum“ läuft in Schießposition.		
28.10.1998 13:36	Feuer auf dem Havaristen. Die Männer auf der „Pallas“ haben eine Wurfleinenverbindung zur „Mellum“ hergestellt.	„Mellum“ befindet sich in Schussposition.		Die Searider-Bootsbesatzung der „Meerkatze“ ist während der gesamten Aktion in Bereitschaft.
28.10.1998 13:49-13:54	Schleppleine geht durch die Klüse des Havaristen in Richtung „Mellum“.			
28.10.1998 14:00	Der Anker des Havaristen geht endgültig durch den Grund und die „Pallas“ verdriftet mit ca. 1 kn. Das Festmachen erreicht ein Stadium, in dem Aktion ohne eine Gefährdung der Besatzungsmitglieder durch reißende oder zurückschnellende Leinen und die Gefährdung der Manövrierfähigkeit der „Mellum“ durch im Wasser trei-	Schleppdraht der „Pallas“ ist an Bord der „Mellum“ fest. Die Leute befinden sich wieder unter Deck.	Die „Oceanic“ empfiehlt der „Mellum“, 700 m Schleppdraht zu stecken.	

Datum/Uhrzeit	Situation/Position „Pallas“	„Mellum“ und „Neuwerk“	„Oceanic“	„Meerkatze“
	bende Leinen, nicht weitergeführt werden kann.			
28.10.1998 14:19		Die „Mellum“ hat 700 m Draht gesteckt. Die Schleppreise beginnt. Zur Entlastung des Schleppgeschirrs wird ein SW-licher Kurs gewählt. Aufgrund der Wetterlage, des Notschleppgeschirrs der „Pallas“ und des heftigen Arbeitens beider Schiffe scheint dem Kapitän der „Mellum“ eine Fahrt von 5 kn zu hoch. Es wird daher mit einer Geschwindigkeit von 3 - 4 kn gefahren.	Nach Ansicht der „Oceanic“ sollen 5,0 kn Fahrt über Grund gefahren werden.	
28.10.1998 14:25	Ankerkette der „Pallas“ wird durchgebrannt. Vor dem Durchbrennen der Ankerkette wird darauf geachtet, dass der Stb.- Anker zuvor zum sofortigen Gebrauch klar gemacht worden ist.			
28.10.1998 14:30	Ankerkette rauscht aus, die „Pallas“ ist in Schlepp. Havarist folgt gut hinterher. Position: 54°33,9'N 008°09,1'E			
28.10.1998 14:58	Die Schleppleine bricht. Position:			

Datum/Uhrzeit	Situation/Position „Pallas“	„Mellum“ und „Neuwerk“	„Oceanic“	„Meerkatze“
	54°33,3'N 008°07,9'E			
28.10.1998 15:05	Der Stb.- Anker fällt. Dieser ist 15:30 Uhr ca. 8 Kettenlängen von der „Pallas“ gesteckt. Ankerposition „Pallas“: 54°32,9'N 08°10,0'E		Die „Oceanic“ übernimmt das Ankermanöver.	
28.10.1998 15:37	Trotz geworfenen Ankers driftet die „Pallas“ wegen des Sturms mit einer Driftgeschwindigkeit von 1,5 kn in Richtung Amrum.	Der Schleppdraht wird von der „Mellum“ wieder eingeholt. Die Bruchstelle liegt im Auge des Schleppgeschirrs der „Pallas“. Die Leute der „Mellum“ können 15:40 Uhr wieder an Deck.		
28.10.1998 15:58		Die Leute der „Mellum“ müssen wieder von Deck. Die See hat sich derart stark aufgebaut, dass ein Aufräumen des Arbeitsdecks nach Meinung des Kapitäns nicht mehr zu verantworten ist. Ebenso unmöglich erscheint es einen erneuten Anlauf zur Herstellung einer Schleppverbindung zu fahren. Nach Absprache mit allen an der Bergung beteiligten Fahrzeugen verlässt die „Mellum“ um 16:25 Uhr die Unfallstelle, um im Schutze Helgolands das Deck aufzu-	Die „Oceanic“ hält die Möglichkeit, eine neue Schleppverbindung zur „Pallas“ herzustellen für nicht gegeben.	

Datum/Uhrzeit	Situation/Position „Pallas“	„Mellum“ und „Neuwerk“	„Oceanic“	„Meerkatze“
		klaren und das Schleppgeschirr für einen neuen Anlauf vorzubereiten.		
28.10.1998 16:10			Kapitän bestellt beim ZMK einen Hubschrauber, um die Männer vom Havaristen abbergen zu lassen.	
28.10.1998 16:45-17:19	Hubschrauber trifft ein und hievt die 5 Leute von der „Pallas“ an Bord des Hubschraubers. Um 17:07 Uhr schwebt der Hubschrauber über der „Oceanic“. Der Versuch, die Männer an Bord der „Oceanic“ abzusetzen, wird wegen des Seegangs um 17:19 Uhr abgebrochen. Der Hubschrauber dreht mit den Leuten nach Helgoland ab.			
28.10.1998 18:00	„Alex Gordon“ bleibt beim Havaristen.		„Oceanic“ bleibt auf Position: 54°34,8'N 008°09'E in der Nähe des vor Anker liegenden Havaristen.	„Meerkatze“ bleibt beim Havaristen.
28.10.1998 19:00		Der Anker der „Mellum“ fällt ostwärts Helgoland-Düne. Das KüWaZN wird informiert. Die Besatzung klart bis 23:00 Uhr das Deck auf und bereitet das Schiff für den weiteren Einsatz vor.		

Datum/Uhrzeit	Situation/Position „Pallas“	„Mellum“ und „Neuwerk“	„Oceanic“	„Meerkatze“
28.10.1998 19:40		Der Kapitän der „Mellum“ hat Rücksprache mit Herrmann (WSA Cuxhaven). Nach Darstellung der Situation vor Ort und der Einsatzbereitschaft der „Neuwerk“ wird die „Mellum“ zwecks Ablösung entlassen.		
28.10.1998 21:25	Havarist treibt stetig mit 0,25 kn nach Osten und ist nur noch 0,25 sm von der 10-m-Wassertiefenlinie entfernt. Derzeitige Position „Pallas“: 54°32,9'N 08°12,0'E			Meldung an KüWaZN: Havarist treibt östlich. „Meerkatze“ meldet weiterhin ständig die veränderte Position der in östliche Richtung treibenden „Pallas“ an das KüWaZN.
28.10.1998 22:25	Die ELG in Cuxhaven wird vom Zentralen Meldekopf (ZMK) informiert. Die „Pallas“ hat die 10-m-Wassertiefenlinie unterschritten.			
28.10.1998 22:30	Die Sonderstelle für Meeresverschmutzungen des Bundes (SBM) informiert das Umweltministerium (MUNF-SH) über die seit 1 Std. driftende „Pallas“. In Cuxhaven wird von den Mitgliedern der SBM und SLM der ruhende „ELG-Fall“ angeordnet. Das MUNF wird unterrichtet.			
28.10.1998	Die Rufbereitschaft des Umweltministeriums informiert			

Datum/Uhrzeit	Situation/Position „Pallas“	„Mellum“ und „Neuwerk“	„Oceanic“	„Meerkatze“
22:45-23:30	die zuständigen Mitarbeiter. Diese unterrichten anschließend das Innenministerium, den Kreis Nordfriesland, das Staatliche Umweltamt und die WSP Husum. Nach 23:00 Uhr ruft ein Vertreter der Amtsverwaltung Amrum im Umweltministerium an und wird ebenfalls über die Lage in Kenntnis gesetzt.			
28.10.1998 23:00		Das Deck der „Mellum“ ist wieder aufgeklart, die „Mellum“ ist wieder einsatzbereit.		
28.10.1998 23:48	Position: 54°32,91'N 08°13,43'E			
Donnerstag, den 29.10.1998				
Wind: W-WNW 7-8, Böen 9-10; See: 3,5 - 4 m				
29.10.1998 05:15	Havarist befindet sich in Position: 54°32,9'N 008°15,3'E und vertreibt stetig mit einer Driftgeschwindigkeit von 0,5 kn.			
29.10.1998 07:10	Havarist ist hinter die 5-m-Wassertiefenlinie vertrieben in Position: 54°33,1'N 008°15,9'E südlich von Amrum.	„Neuwerk“ trifft beim Havaristen ein.	Position des Havaristen ist zu flach für die „Oceanic“. Kapitän informierte den ZMK und meldete die „Oceanic“ nach Helgoland ab.	
29.10.1998	„Pallas“ ist vor Anker, hat			

Datum/Uhrzeit	Situation/Position „Pallas“	„Mellum“ und „Neuwerk“	„Oceanic“	„Meerkatze“
07:30	jedoch aufgrund der geringen Wassertiefe Probleme.			
29.10.1998 07:45	Vermutlich erste Grundberührung der „Pallas“.			
29.10.1998 09:00	MUNF informiert Amtsvorsteher Jungclaus, Amrum. Informationen bezüglich der Vorbereitung für Schutzmaßnahmen der Inseln, die vom Staatlichen Umweltamt getroffen werden, werden weitergegeben.			
29.10.1998 09:48	2 Personen auf der „Pallas“.			
29.10.1998	„Alex Gordon“ macht erfolglose Schleppversuche.			
29.10.1998 10:35	Kesting übersendet an das Staatliche Umweltamt in Schleswig das Schreiben der Sonderstelle des Bundes (SBM) sowie das Meldeprotokoll von Dr. Grett (MUNF, später ELG) zum Fall „Pallas“ mit der Bitte um eine konzeptionelle Vorbereitung für den Fall, dass die Schleppversuche der Bundesschiffe keinen Erfolg haben und es bei der „Pallas“ zu einem Ölaustritt kommt. Ebenfalls wird das Landesamt für den		Der 1. N.O. wird durch SRK „Hermann Helms“ an Bord der „Oceanic“ gebracht. Das Schiff bleibt auf Position Helgoland.	

Datum/Uhrzeit	Situation/Position „Pallas“	„Mellum“ und „Neuwerk“	„Oceanic“	„Meerkatze“
	Nationalpark informiert.			
29.10.1998 14:20	Der ZMK meldet dem MUNF: „Pallas“ hat Grundberührung und hebt sich mit auflaufendem Wasser. Der Brand im Ladebereich ist gelöscht.			
Freitag, der 30.10.1998				
Wind: WNW-NW 6				
See: 3 m, abnehmend 2,5 m				
30.10.1998	Leute von Wijsmuller werden im Auftrag des Reeders ab- gesetzt.			
30.10.1998	Mitteilung des MUNF an das Lagezentrum des Innenmi- nisteriums: Per Fax wird ein Meldeproto- koll zum ELG-Fall „Pallas“ übermittelt; es wird über die bisherige Lageentwicklung und die Pressemitteilung der Einsatzleitgruppe informiert.			
30.10.1998 09:00	Schriftlicher Bericht von Preugschat/AfK an Gudat/IM, Wegener/IM und Umweltmi- nister Steenblock über Ge- fahren und Schadenslage unter Berücksichtigung der Auskünfte des MUNF vom Vortag.			

Datum/Uhrzeit	Situation/Position „Pallas“	„Mellum“ und „Neuwerk“	„Oceanic“	„Meerkatze“
30.10.1998 09:15	Austritt von ca. 500 l Hydrauliköl, Gefahr eines weiteren Ölaustritts; Ausrufung des ELG-Falles (Aktivierung durch SBM/SLM).			
30.10.1998 13:00	Die ELG tritt in Cuxhaven zusammen. Die von den WSA Tönning und Cuxhaven mit dem Reeder vereinbarten Bergungs- und Abschleppmaßnahmen am 31.10. und 01.11.1998 werden akzeptiert. Ölabschöpfkatamaran „Westensee“ soll unterstützend tätig werden und den in Schleswig-Holstein betroffenen landseitigen Dienststellen sollen alle Informationen weitergeleitet werden. Ölüberwachungsflugzeug aktiviert.			
Sonnabend, den 31.10.1998				
Wind: WNW-W 6, abnehmend 5				
See: 2,5 - 2 m				
31.10.1998 11:27	2 Bergungsinspektoren der Fa. Wijsmuller an Bord.			
31.10.1998 12:55	Die ELG benachrichtigt das MUNF, dass Leichterung und Brandbekämpfung wegen schlechten Wetters nicht			

Datum/Uhrzeit	Situation/Position „Pallas“	„Mellum“ und „Neuwerk“	„Oceanic“	„Meerkatze“
	<p>möglich ist.</p> <p>Weiterhin fordert die ELG den Reeder zur Vorbereitung von akuten Brandbekämpfungsmaßnahmen auf.</p> <p>Das ELG- Brandbekämpfungskonzept beinhaltet zu diesem Zeitpunkt:</p> <p>Freischleppen nach Cuxhaven, dort Brandbekämpfungspier, Brand löschen, dann leichtern.</p> <p>Schleppverbindung zur „Alex Gordon“ hergestellt.</p>			
31.10.1998 22:00	Freischleppversuch beendet.			
<p>Sonntag, den 01.11.1998</p> <p>Wind: vormittags schwachwindig, später NW 3-4; See: 0,3 - 1m</p>				
01.11.1998 08:50	<p>ZMK:</p> <p>Vierte Hubschrauberanforderung an SAR: 2 Personen von „Alex Gordon“ auf „Pallas“.</p>			
01.11.1998	Hubschrauber, der die Mitarbeiter der vom Reeder beauftragten Bergungsfirma absetzen sollte, kann wegen Nebel erst verspätet abflie-			

Datum/Uhrzeit	Situation/Position „Pallas“	„Mellum“ und „Neuwerk“	„Oceanic“	„Meerkatze“
	gen.			
01.11.1998 18:16	„Westensee“: Eintreffen bei „Pallas“, kann wg. Wetter nicht eingesetzt werden. „Pallas“: kein weiterer Ölaustritt, Brandbekämpfung wegen schwerer See nicht möglich.			
01.11.1998 nach 22:00	Freischleppversuch der „Alex Gordon“ erfolglos.			
Montag, den 02.11.1998				
Wind: wechselnde Windrichtungen mit Windstärken um 2				
See: 0,5 - 1 m				
02.11.1998		Freischleppversuch von „Mellum“ und „Alex Gordon“ gemeinsam ohne Erfolg. Schleppeleine der „Mellum“ bricht.		
02.11.1998	Leichter Austritt von Bilgenöl, Auswirkungen auf Strände wegen geringer Menge und SSE-Wind nicht zu befürch- ten.			
Dienstag, den 03.11.1998				
Wind: E 5-6, abnehmend 4-5				
See: um 0,5 m				
03.11.1998	Leichter Austritt von Bilgenöl.			

Datum/Uhrzeit	Situation/Position „Pallas“	„Mellum“ und „Neuwerk“	„Oceanic“	„Meerkatze“
03.11.1998	Keine Schleppverbindung zur „Pallas“; „Alex Gordon“ lässt Rumpfbeschädigung untersuchen. „Englishman“ (Tiefgang 5,6 m, 130 t Pfahlzug) angefordert.			
03.11.1998	Frist der ELG an Reeder, bis 08.11. „Pallas“ abzuschleppen. Begründung: Erwartete Springfluten am 04.11., 05.11. und 06.11. Parallel Aufforderung an Reeder, Konzept zur Leichterung der Schadstoffe vorzulegen für den Fall, dass Abschleppversuche erfolglos bleiben sollten.			
Mittwoch, den 04.11.1998				
Wind: N 6, nachmittags abnehmend 5				
See: 1-1,5 m				
04.11.1998 03:00	„Englishman“: Eintreffen bei „Pallas“.			
04.11.1998 Mittagshochwasser	Schleppverbindung „Englishman“-„Pallas“ hergestellt.			

Datum/Uhrzeit	Situation/Position „Pallas“	„Mellum“ und „Neuwerk“	„Oceanic“	„Meerkatze“
Donnerstag, der 05.11.1998				
Wind: W - WNW 4-5, nachmittags rückdrehend				
See: 1,5 - 2 m				
05.11.1998 vor 13:45	Bewegung im Schiff, Drehung um 70°, kein Ölaustritt.			
05.11.1998 13:55	Ölüberwachungsflugzeug: kein Ölaustritt festzustellen.			
05.11.1998 Nachthochwasser	Abschleppversuch, zwei Personen auf der „Pallas“, „Englishman“ hat Grundberührung, Schleppverbindung wird aufgegeben.			
05.11.1998	„Pallas“ dreht zurück, schlägt auf Wattboden auf, leichter Austritt von Bilgenöl.			
Freitag, der 06.11.1998				
Wind: vormittags NW - NNW 8 - 9 abnehmend 6, nachmittags NW 5				
See: 2 - 3 m, langsam abnehmend 1 - 2 m				
06.11.1998 07:15	Fünfte Hubschrauberanforderung von ZMK an SAR: 2 Personen von „Pallas“ zur „Englishman“.			
06.11.1998 12:00	„Pallas“: Knick im Rumpf bemerkt, deshalb weitere Schleppversuche abgebrochen.			
06.11.1998 15:30	ELG: falls Anschein der erhebli-			

Datum/Uhrzeit	Situation/Position „Pallas“	„Mellum“ und „Neuwerk“	„Oceanic“	„Meerkatze“
	chen Beschädigung der „Pallas“ sich bestätigt, muss die Absicht der Bergung aufgegeben werden; erklärt Havaristen zu „Wrack“ und hält zwei Gefahrenabwehrmaßnahmen für notwendig: 1. sofortige Aufnahme von Schadstoffen am Wrack von der Wasseroberfläche 2. Vorsorgemaßnahmen für Leichtern der Schadstoffe mithilfe einer Hubinselplattform.			

3. Chronologie der Brandbekämpfung

Datum/Zeit	Position und Situation der „Pallas“ und Aktivitäten vor Ort	Handeln der Schiffe vor Ort	Handeln der ausführenden Behörde
Sonntag, der 25.10.1998			
25.10.1998 14:30	<p>Auf der Position der „Pallas“ herrschen westliche Winde um 7 - 8 Bft.</p> <p>Position: 55°13,7'N 006°25,9'E (etwa 60 sm westlich von Esbjerg/DK)</p> <p>Zu diesem Zeitpunkt bemerkt der 2. Offizier der „Pallas“, Tadeusz Pawlowski, der Wache hat, dass an der Stb.-Seite von Luken 4a und 5 weißer Rauch aufsteigt. Er informiert den Kapitän, der auf der Brücke erscheint. Dieser beauftragt den 2. Offizier, die Luken 4a und 5 zu kontrollieren. Der Lukenschacht der genannten Luken und der im Deckshaus befindliche Niedergang zu den Luken ist mit der Ladung zugestaut worden, sodass ein Begehen der Luken nicht möglich ist.</p> <p>Aus den Unterlagen der Polizei Esbjerg geht hervor, dass nachdem sich der Qualmaustritt in Luken 4a und 5 bestätigt hat, die Feuerklappen an den Laderaumlüftern und die Schotten zu den Laderäumen an Deck durch den 2. Offizier und den 1. O. der „Pallas“ verschlossen worden sein sollen.</p>		

Datum/Zeit	Position und Situation der „Pallas“ und Aktivitäten vor Ort	Handeln der Schiffe vor Ort	Handeln der ausführenden Behörde
	<p>Weiterhin habe, als beide Offiziere wieder auf der Brücke waren, der Kapitän ein Drittel der CO₂-Flaschen in die Laderäume 4a und 5 gedrückt. Der Qualmaustritt soll daraufhin weniger geworden sein.</p> <p>Nach geraumer Zeit habe jedoch der Qualmaustritt wieder zugenommen. Der Kapitän habe zusätzlich Feuerlöschschläuche anschlagen lassen und Wasser an Deck und über die Bilgenpeilrohre in die Laderäume gegeben. Diese Maßnahme habe jedoch nicht den gewünschten Erfolg gebracht. Daher ist der restliche Inhalt der CO₂-Flaschen in die Laderäume gedrückt worden.</p>		
25.10.1998 15:40	Der Kapitän der „Pallas“ informiert über Funk die dänischen Behörden und ist ständig mit ihnen in Kontakt. (Seenotmeldung an MRCC Denmark: Feuer an Bord)		
25.10.1998 16:40	<p>Notmeldung wird vom Kapitän der „Pallas“ abgesetzt und von Lyngby Radio ausgestrahlt.</p> <p>Durch die Besatzung werden weitere Löschmaßnahmen mit Löschschläuchen durchgeführt. Es ist noch kein offenes Feuer erkennbar, die Rauch-</p>		

Datum/Zeit	Position und Situation der „Pallas“ und Aktivitäten vor Ort	Handeln der Schiffe vor Ort	Handeln der ausführenden Behörde
	entwicklung wird jedoch stärker. Position: gerade innerhalb des deutschen Festlandssockels.		
Montag, der 26.10.1998			
26.10.1998	Von der Besatzung wird versucht, durch Lösen der Laschings der Decksladung und dem Querlegen des Schiffes zur See, die Decklast außenbords fallen zu lassen. Diese Maßnahme zeigt keine ausreichende Wirkung. Der Kapitän hat sich entschlossen, mit der Besatzung das Schiff zu verlassen. Er händigt in der Messe allen Besatzungsmitgliedern die Pässe und Seefahrtsbücher aus. Alle Besatzungsmitglieder ziehen Überlebensanzüge an und legen Automatikschwimmwesten an.		
26.10.1998 00:02	Position der „Pallas“: 55°17,9'N 007°37,6'E Dänische Ausschließliche Wirtschaftszone (DK AWZ)		
26.10.1998 ca. 01:20	Die gesamte Decksladung des Havaristen steht voll in Flammen. Das Schiff rollt ca. 40° nach jeder Seite in der schweren See. Das Feuer und die Qualmentwicklung sind so groß, dass die Helikopter nicht dichter als ca. 50-100 m an den Hava-		

Datum/Zeit	Position und Situation der „Pallas“ und Aktivitäten vor Ort	Handeln der Schiffe vor Ort	Handeln der ausführenden Behörde
	risten heranfliegen können.		
26.10.1998 02:15	Position der „Pallas“: 55°21,5'N 007°53,5'E		
26.10.1998 05:00	Polizei Esbjerg meldet die Rettung von 17 Personen, darunter ein schwer Verletzter und ein Toter.		
26.10.1998 07:30	Feuer auf der „Pallas“ scheint erloschen zu sein. Die „Nordsjøen“ verlässt den Havaristen, um bei einem anderen Seenotfall Hilfe zu leisten. Der ZMK Cuxhaven wird über die Lage informiert. Position: 55°12,1'N 07°56,7'E		ZMK-Leiter beordert die „Mellum“ zur treibenden „Pallas“.
26.10.1998 07:50	Position der „Pallas“: 55°12'N, 07° 57'E	Anker der „Mellum“ auf; das Schiff läuft zur Unfallstelle der „Pallas“.	
26.10.1998 08:13			ZMK bekommt Meldung, dass die gesamte Decksladung brennt und kein dänischer Schlepper verfügbar ist.
26.10.1998 09:35	Ein BGS-Hubschrauber meldet, dass die „Pallas“ lichterloh brennt. Position: 55°09'N 07° 53'E		Der ZMK beordert die „Neuwerk“ zum Havaristen.
26.10.1998 09:49	Position: 55° 09'N, 07° 53'E	„Mellum“ befand sich ca. 5 sm sw-lich Helgoland, als der Einsatz „Mellum“ widerrufen wird. „Neuwerk“ soll den Fall abwickeln, „Mellum“ soll sich im Ansteuerungsbereich der Elbe aufhalten und evtl. den elbaufwärts laufen-	

Datum/Zeit	Position und Situation der „Pallas“ und Aktivitäten vor Ort	Handeln der Schiffe vor Ort	Handeln der ausführenden Behörde
		den Schleppzug der „Oceanic“ mit Anhang „Ruby XL“ begleiten. Weisung kommt vom KüWaZN, Herrmann.	
26.10.1998 09:50		„Mellum“ ändert ihren Kurs und steuert mit 2 Maschinen in Richtung Elbe.	
26.10.1998 10:00		„Mellum“ erhält vom KüWaZN Order, Kurs zu ändern und wieder zum Havaristen zu laufen. Position der „Mellum“ 6,5 sm südlich von Helgoland; „Neuwerk“ befindet sich jetzt 8,5 sm vor der „Mellum“.	
26.10.1998 10:52	Positions- und Lagemeldung durch Hubschrauber (noch in DK AWZ) Position: 55°07,7'N 007°53'E		
26.10.1998 12:20		„Minden“ läuft zur „Pallas“.	
26.10.1998 12:45-13:00	Aus den Laderäumen schlagen Flammen, insbesondere aus Luke 5. Die Aufbauten sind noch nicht betroffen, Öle oder sonstige Flüssigkeiten treten nicht aus. Position: 55° 05,3'N, 07° 58,0'E		
26.10.1998 13:35		4 deutsche Schiffe sind zur Hilfeleistung ausgelaufen: „Meerkatze“, „Mellum“, „Neuwerk“ und „Bredstedt“.	Der ZMK teilt dem SAR/DK die neue Position der „Pallas“ mit: 55°05,5'N 007°57,0'E.
26.10.1998	Der Havarist treibt auf die Küste zu.		

Datum/Zeit	Position und Situation der „Pallas“ und Aktivitäten vor Ort	Handeln der Schiffe vor Ort	Handeln der ausführenden Behörde
14:00	Der Abstand zur Insel Sylt beträgt ca. 11 sm. Die „Pallas“ brennt aus allen Luken. Havarist hat noch ca. 1,5 - 2 kn Fahrt mit ca. 15° Ruderlage nach Stb. Position: 55° 04'N, 08° 00'E		
26.10.1998 14:15	Havarist „Pallas“ macht keine Fahrt mehr.		
26.10.1998 14:30			Herrmann vom ZMK Cuxhaven unterrichtet die Feuerwehr Cuxhaven über den Standort und die Lage der „Pallas“ und fragt nach, ob Feuerwehrleute eingeflogen werden können. Bei der Feuerwehr Cuxhaven wird Freiwachenalarm für 6 Mitarbeiter bis 18.00 Uhr ausgelöst.
26.10.1998 14:45	Laderäume 2-5 zeigen offenes Feuer; Luke 1 und die Aufbauten (Achterschiff) sind noch nicht betroffen; sehr starke Rauchentwicklung; Holzdecklast ist verbrannt und über Bord gegangen, ein Bordkran hängt über Stb.-Bordwand, Deckstützen ragen an der Bb.-Seite über die Bordwand. „BG 21“ trifft auf Position der „Pallas“ ein.	„Mellum“ trifft 3,5 sm nach „Neuwerk“ beim Havaristen ein; OSC liegt in den Händen „Neuwerk“. Es sollten zunächst die offenen Feuer bekämpft und anschließend der Schiffskörper gekühlt werden. Zu Beginn der Brandbekämpfung wird die restliche Decklast der „Pallas“ mit den Strahlen aus den Wasserkanonen über Bord geschossen.	
26.10.1998 14:55		Wasser marsch, die „Mellum“ bekämpft offene Feuer mit 5 Strahlrohren. Offene Feuer sind schnell gelöscht, an-	

Datum/Zeit	Position und Situation der „Pallas“ und Aktivitäten vor Ort	Handeln der Schiffe vor Ort	Handeln der ausführenden Behörde
		schließlich wird der Schiffskörper gekühlt.	
26.10.1998 14:57			Die SAR-Leitstelle in Glücksburg teilt der Feuerwehr Cuxhaven mit, dass ein Hubschrauber um 15:30 Uhr in Cuxhaven 6 Mann an Bord nimmt, danach kann eine weitere Löschstaffel zum Havaristen geflogen werden.
26.10.1998 15:00		SRK „Minden“ ist wieder vor Ort. Dort löschen „Mellum“ und „Neuwerk“.	
26.10.1998 15:05	Position der „Pallas“: 55°03,2'N 008°02,8'E		
26.10.1998 15:35			Der SAR-Hubschrauber ist auf dem Hubschrauberlandeplatz des Stadtkrankenhauses gelandet und nimmt die Feuerwehrleute an Bord.
26.10.1998 15:43		„Neuwerk“: „Feuer gelöscht“.	
26.10.1998 16:50		6 Feuerwehrleute aus Cuxhaven werden mit SAR-Hubschrauber auf die „Neuwerk“ abgewischt. 4 Besatzungsmitglieder der Meerkatze werden mit dem SAR-Hubschrauber auf die „Pallas“ abgesetzt.	Der Hubschrauber kann nicht mehr nach Nordholz zurückfliegen, bei Bedarf wird aber eine zweite Löschstaffel eingeflogen.
26.10.1998 16:49	Position der „Pallas“: 55°05,3'N 007°58,0'E		
26.10.1998		„Mellum“ zieht langsam zurück, Monito-	

Datum/Zeit	Position und Situation der „Pallas“ und Aktivitäten vor Ort	Handeln der Schiffe vor Ort	Handeln der ausführenden Behörde
17:02-17:33		re werden abgestellt.	
26.10.1998 17:10			Die Feuerwehr Cuxhaven setzt sich wegen des Notliegeplatzes mit dem Lagezentrum in Kiel (MUNF) in Verbindung. Hier wird sie davon unterrichtet, dass für diesen Einsatz der Leiter des Katastrophenschutzes in Kiel, Preugschat, zuständig sei. Weiterhin wird mitgeteilt, dass die Kräfte vor Ort auf einen Schlepper der Reederei warten sollten, der in ca. 6 Std. eintreffen werde. Danach würden weitere Maßnahmen getroffen. Ein Notliegeplatz brauche zurzeit nicht gefunden zu werden, da das Feuer an Bord des Havaristen durch die „Mellum“ und „Neuwerk“ gelöscht worden sei. Diese Lagemeldung habe Preugschat, Amt für Katastrophenschutz Kiel, von Herrmann, ZMK Cuxhaven, erhalten.
26.10.1998 18:00	Feuer in den Laderäumen.		Der Einsatzleiter der Feuerwehr fordert einen Notliegeplatz, da der Havarist aufgrund des Sturmes auf offener See nicht gelöscht werden kann.
26.10.1998 18:22			Die Hauptberufliche Wachbereitschaft der Feuerwehr Cuxhaven setzt sich mit dem Einsatzleiter, Gillert, in Verbindung und erfährt von diesem, dass alle Lageräume brennen, aber die Aufbauten und der Maschinenraum vom

Datum/Zeit	Position und Situation der „Pallas“ und Aktivitäten vor Ort	Handeln der Schiffe vor Ort	Handeln der ausführenden Behörde
			Feuer nicht betroffen sind.
26.10.1998 18:24			Die NaZ Stadt Cuxhaven informiert das Lagezentrum in Kiel über den aktuellen Sachstandsbericht und teilt weiterhin mit, dass die Forderung nach einem Notliegeplatz bestehen bleibe, da eine umfangreiche Brandbekämpfung auf See zurzeit nicht möglich sei. Nach dieser neuen Lagemeldung werde sich das Lagezentrum mit Preugschat in Verbindung setzen.
26.10.1998 18:40			Preugschat teilt der NaZ Stadt Cuxhaven mit, dass die Einsatzkräfte auf See aufgrund der neuen Lagemeldung nicht auf den Schlepper der Reederei zu warten brauchten, sondern alle notwendigen Maßnahmen ergreifen sollten. Da ihm kein geeigneter Notliegeplatz bekannt sei, werde er die Details mit dem WSA Kiel abklären.
26.10.1998 ca. 19:00 - 20:00			Die Feuerwehr Cuxhaven, das Lagezentrum in Kiel und weitere Stellen diskutieren telefonisch die Möglichkeit eines Notliegeplatzes und kommen letztlich zu dem Schluss, dass Cuxhaven, östliches Ende CuxPort, Liegeplatz3, am geeignetsten erscheine.
26.10.1998 21:15	Feuer wird wieder stärker.	„Neuwerk“ versucht, mit zwei Monitoren die Luken und die Aufbauten des Havaristen zu kühlen. Aufgrund des	

Datum/Zeit	Position und Situation der „Pallas“ und Aktivitäten vor Ort	Handeln der Schiffe vor Ort	Handeln der ausführenden Behörde
		Ausmaßes des Feuers wird die „Wilhelm Kaisen“ zusätzlich zur Brandbekämpfung benötigt.	
26.10.1998 21:34			Die NaZ Stadt Cuxhaven fordert von der DGzRS in Bremen die „Wilhelm Kaisen“ an. Der MRCC Bremen wird aber erst nach Rücksprache mit der Küstenwache das Schiff entsenden. Goldmann vom MRCC Bremen zeigt sich verwundert darüber, dass ihre Schiffe, die vor Ort waren, nicht früher zur Brandbekämpfung herangezogen worden sind.
26.10.1998 21:50			DGzRS gibt der Feuerwehr Cuxhaven bekannt, dass die „Wilhelm Kaisen“ kommt.
Dienstag, der 27.10.1998			
27.10.1998 00:15	Feuer in allen Luken, Feuerschein sichtbar, die Lukendeckel sind ausgeglüht, eine kleinere Luke auf dem Vorschiff ist scheinbar vom Feuer noch nicht beaufschlagt, die Aufbauten und der Maschinenraum sind intakt.		Der Einsatzleiter der Feuerwehr Cuxhaven, Gillert, stellt fest, dass ein erster Löschversuch zurzeit höchstens im Schutz vor Helgoland möglich ist.
27.10.1998 00:30		SRK „Wilhelm Kaisen“ vor Ort, übernimmt Position von „Neuwerk“; ab 00.55 Uhr Kühlung des Havaristen, Deck und Aufbauten.	
27.10.1998		SRK „Wilhelm Kaisen“ ist aufgrund der	

Datum/Zeit	Position und Situation der „Pallas“ und Aktivitäten vor Ort	Handeln der Schiffe vor Ort	Handeln der ausführenden Behörde
01:00		Wetterlage und der geringen Fahrt des Schleppzuges nicht in der Lage, den Havaristen zu kühlen. Beschränkt sich auf Beobachten.	
27.10.1998 01:20	Derzeitige Position: 54°37,0'N 07°46,7'E		
27.10.1998 02:30	Aus der achteren Luke schlagen wieder Flammen.	Kühlung durch SRK „Wilhelm Kaisen“ immer noch nicht möglich.	
27.10.1998 04:00	Position: 54° 44,7'N, 07° 52,0'E		
27.10.1998 07:17	Position: 54°40,38'N 007°47,52'E		
27.10.1998 07:30		Die „Oceanic“ läuft dem Schleppverband entgegen und hat die Einsatzorder zur Brandbekämpfung des Havaristen „Pallas“.	Der Feuerwehreinsatzleiter Gillert fordert die „Hermann Helms“ und zusätzlich 12 Feuerwehrleute an, die Löscheinrichtungen und Hilfeleistungsgerätschaften nach Helgoland bringen sollen.
27.10.1998 07:45			Freiwachenalarm für 12 Mitarbeiter der Hauptwachbereitschaft.
27.10.1998 08:05	Flammen auf dem Havaristen werden immer stärker.	SRK „Wilhelm Kaisen“ kann aufgrund der schlechten Wetterlage nicht kühlen. Wind: SSW 7-8, nachm. WSW-drehend, kurzzeitig abnehmend 4-5, Böen 9, nachm. 8; See: 1,5 m, zunehmend 3-3,5m,	

Datum/Zeit	Position und Situation der „Pallas“ und Aktivitäten vor Ort	Handeln der Schiffe vor Ort	Handeln der ausführenden Behörde
		nachm. 3-2,5 m	
27.10.1998 09:30	Die Laderäume des Havaristen brennen. Von der Vorderkante der Aufbauten bis zur Achterkante der Back schlagen einzelne Flammen aus den Luken. Dichter Qualm behindert die Sicht. Da die Lukendeckel noch auf den Lukensäulen liegen, ist es unmöglich, das Feuer in den Laderäumen der „Pallas“ mit den Feuerlöschmonitoren von „Oceanic“ zu bekämpfen. Allenfalls konnten die Feuerlöschmonitore die Luken von außen mit Wasser kühlen. Der Feuerlöscheffekt wäre aber gering. Ein Heranfahren an die „Pallas“ ist in dieser Lage zu gefährlich.	Position bei Ankunft der „Oceanic“: 54°35,9'N 07°47,1'E; westlich der Amrum-Bank, bei einer Wassertiefe von ca. 18 m.	
27.10.1998 09:30		SRK „Hermann Helms“ läuft mit Feuerwehrbesetzung in Richtung Helgoland. Diese soll dann an die „Neuwerk“ übergeben werden.	
27.10.1998 10:35-10:55			ZMK: zweite Hubschrauberanforderung an SAR. Der Hubschrauber sei in Nordholz bereit, um in einer halben Stunde nach Helgoland zu fliegen. Dort stünden 6 Leute bereit (4 Besatzungsmitglieder der „Neuwerk“ und 2 Feuerwehrleute).
27.10.1998 11:45	„Pallas“ wird weiter in Richtung Helgoland geschleppt; 54° 31,3'N, 07° 48,0'E		Feuerwehr Brunsbüttel bietet Unterstützung an.

Datum/Zeit	Position und Situation der „Pallas“ und Aktivitäten vor Ort	Handeln der Schiffe vor Ort	Handeln der ausführenden Behörde
	Geschwindigkeit liegt etwa bei 3 kn.		
27.10.1998 12:00		SRK „Hermann Helms“ erreicht Helgoland und geht längsseits. Das Personal steigt über und die Lösch- und Hilfeleistungsgerätschaften werden auf die „Neuwerk“ verladen. Die „Neuwerk“ fährt zurück nach Cuxhaven.	Die Feuerwehrebereitschaft stellt fest, dass ein Löscheinsatz auf See zurzeit nicht möglich ist.
27.10.1998 12:15	Nach neuester Rückmeldung des Feuerwehreinsatzleiters sind die Aufbauten und der Maschinenraum vom Feuer nicht betroffen.	SRK „Hermann Helms“ soll zur „Pallas“ laufen, um eine Riegelstellung zu den Aufbauten herzustellen.	Es ist geplant, dass vier Besatzungsmitglieder der „Neuwerk“ und zwei Feuerwehrmänner in Kürze zur „Pallas“ geflogen werden.
27.10.1998 12:20	Die Schleppverbindung zum Havaristen bricht. Der Havarist legt sich sofort quer in die See. Er treibt mit auflaufender Tide und ca. 3 kn auf die Amrum Bank zu.		
27.10.1998 12:27	Position: 54°30,9'N 007°47,8'E		SAR Glücksburg sagt Einsatz komplett ab.
27.10.1998 13:00	Position: 54°29,8'N 007°52,1'E Havarist vertreibt in Richtung ENE mit einer Driftgeschwindigkeit von ca. 3 kn.		
27.10.1998 13:50		SRK „Wilhelm Kaisen“ verholt nach Cuxhaven.	
27.10.1998 14:20	Position: 54°29,6'N 07°54,7'E	SRK „Hermann Helms“ vor Ort. Dieser beginnt 14.30 Uhr den Havaristen zu kühlen.	

Datum/Zeit	Position und Situation der „Pallas“ und Aktivitäten vor Ort	Handeln der Schiffe vor Ort	Handeln der ausführenden Behörde
27.10.1998 14:35-14:55	Position um 14:40 Uhr: 54°31,3'N 007°59,6'E Die „Pallas“ verdriftet in Richtung ENE mit ca. 3 kn Driftgeschwindigkeit.		ZMK, Herrmann, teilt der Feuerwehrewachbereitschaft in Cuxhaven mit, dass ein BGS-Hubschrauber mit den vier Besatzungsmitgliedern der „Neuwerk“ und den beiden Feuerwehrlenten von Helgoland aus Richtung „Pallas“ gestartet ist.
27.10.1998 16:10	Position der „Pallas“: 54°32,5'N 008°05,3'E Havaristen driftet in Richtung E und hat eine Driftgeschwindigkeit von 2,5 kn. Die „Pallas“ hat noch 3,6 sm bis zur 10-m-Wassertiefenlinie mit einer zu erwartenden Strandungszeit zwischen 17:00 und 18:00 Uhr.		Der ZMK teilt der Feuerwehrebereitschaft mit, dass das Abwischen auf die „Pallas“ nicht geklappt hat. Die Besatzungsmitglieder der „Neuwerk“ werden auf der „Oceanic“ abgesetzt und die beiden Feuerwehrmänner landen um ca. 16.15 Uhr in Nordholz.
27.10.1998 17:00	„Pallas“ ist zwischen Amrum und Amrum Bank auf Position: 54°33,2'N 008°06,7'E vertrieben. Lagemeldung von der Feuerwehr: Das Schiff rollt so stark, dass niemand abgewünscht werden kann. Die Laderäume brennen in voller Ausdehnung, ob die Aufbauten brennen, ist nicht zu erkennen.		
27.10.1998 17:20	„Pallas“ wirft Bb.-Anker, 7 Längen, Anker trägt. Position: 54° 34,5'N, 008 08,2'E		

Datum/Zeit	Position und Situation der „Pallas“ und Aktivitäten vor Ort	Handeln der Schiffe vor Ort	Handeln der ausführenden Behörde
27.10.1998 17:30	Die Feuerwehr kann aufgrund der vorherrschenden Wetterbedingungen auf See nicht löschen, rückt daher ab, bleibt aber in Bereitschaft.		Der Leiter des WSA/ZMK erhält auf der Brücke der „Neuwerk“ vom Kapitän und vom Einsatzleiter der Feuerwehr einen Sachstandsbericht.
Mittwoch, der 28.10.1998			
28.10.1998 10:00	Schwelbrand in den Luken, die Aufbauten sind noch nicht betroffen.		Herrmann (ZMK) teilt mit, dass 5 Besatzungsmitglieder der „Oceanic“ mit einem SAR-Hubschrauber auf die „Pallas“ übergesetzt werden, um eine Schleppverbindung herzustellen. Der Notliegeplatz kann noch angelaufen werden.
28.10.1998 11:40 (nach Kapitänsbericht der „Oceanic“ 12:20)		Auf dem Havaristen wird im Vorschiff eine Notschleppleine gefunden, die ca. 200 m lang ist und 38 mm Durchmesser hat. Nach Rücksprache der „Mellum“ mit der „Oceanic“ sollte die Leine vollkommen ausreichend für die bevorstehende Bergung sein. Es wird erkennbar, dass der Bb.-Anker bei den Orkanböen nicht hält und der Havarist langsam auf das Land zutreibt.	
28.10.1998 14:19		Die „Mellum“ hat 700 m Draht gesteckt. Die Schleppreise beginnt. Zur Entlastung des Schleppgeschirrs wurde ein SW-licher Kurs gewählt. Aufgrund der Wetterlage, des Notschleppgeschirrs der „Pallas“ und des heftigen Arbeitens beider Schiffe scheint dem Kapitän der	

Datum/Zeit	Position und Situation der „Pallas“ und Aktivitäten vor Ort	Handeln der Schiffe vor Ort	Handeln der ausführenden Behörde
		„Mellum“ eine Fahrt von 5 kn zu hoch. Es wird daher mit einer Geschwindigkeit von 3 - 4 kn gefahren.	
28.10.1998 14:58	Schleppleine bricht erneut. Position: 54°33,3'N 008°07,9'E		
28.10.1998 15:05	Der Stb.-Anker fällt. Ankerposition „Pallas“: 54°32,9'N 08°10,0'E		
28.10.1998 15:37	Trotz geworfenen Ankers driftet die „Pallas“ wegen des Sturms mit einer Driftgeschwindigkeit von 1,5 kn in Richtung Amrum. Das Feuer schwelt nur noch in den Luken 4 bis 6.		
28.10.1998 21:25	Havarist treibt stetig mit 0,25 kn nach E und ist nur noch 0,25 sm von der 10-m-Wassertiefenlinie entfernt. Derzeitige Position „Pallas“: 54°32,9'N 08°12,0'E		
28.10.1998 22:25	Die „Pallas“ hat die 10-m-Wassertiefenlinie unterschritten. Sie droht, auf Amrum aufzulaufen.		Die ELG in Cuxhaven wird vom Zentralen Meldekopf (ZMK) informiert und in Bereitschaft versetzt.
28.10.1998 22:30			Die Sonderstelle für Meeresverschmutzungen des Bundes (SBM) informiert das Umweltministerium (MUNF) über die seit 1 Std. driftende „Pallas“. In Cuxhaven wird der ruhende

Datum/Zeit	Position und Situation der „Pallas“ und Aktivitäten vor Ort	Handeln der Schiffe vor Ort	Handeln der ausführenden Behörde
			„ELG-Fall“ wird angeordnet. Das MUNF wird unterrichtet.
28.10.1998 22:45-23:30			Das Umweltministerium informiert seine zuständigen Mitarbeiter. Darüber werden das StUA Schleswig, der Kreis NF und die Amtsverwaltung Amrum über die Lage unterrichtet.
28.10.1998 23:48	Position: 54°32,91'N 08°13,43'E		
Donnerstag, den 29.10.1998			
29.10.1998 05:15	Havarist befindet sich in Position 54°32,9'N 008°15,3'E und vertreibt stetig mit einer Driftgeschwindigkeit von 0,5 kn.		
29.10.1998 07:10	Havarist ist hinter die 5-m-Wassertiefenlinie vertrieben in Position: 54°33,1'N 008°15,9'E, südlich von Amrum.	Schleppversuche werden unterbrochen, da die Tiefgänge der hilfeleistenden Schiffe (z.B. „Oceanic“) zu groß sind.	
29.10.1998 07:30	„Pallas“ hat trotz Anker aufgrund der geringen Wassertiefe Probleme.		
29.10.1998 07:45	Vermutlich erste Grundberührung der „Pallas“.		
29.10.1998 14:20			Der ZMK meldet dem MUNF: „Pallas“ hat Grundberührung und hebt sich mit auflaufendem Wasser. Der

Datum/Zeit	Position und Situation der „Pallas“ und Aktivitäten vor Ort	Handeln der Schiffe vor Ort	Handeln der ausführenden Behörde
			Brand im Ladebereich ist gelöscht.
Freitag, der 30.10.1998			
30.10.1998 09:15	Austritt von ca. 500 l Hydrauliköl, Gefahr eines weiteren Ölaustritts.		Ausrufung des ELG-Falles (Aktivierung durch SBM/SLM).
Sonnabend, den 31.10.1998			
31.10.1998 12:55			Die ELG benachrichtigt das MUNF, dass Leichterung und Brandbekämpfung wegen schlechten Wetters nicht möglich sind. Die ELG fordert den Reeder zur Vorbereitung von akuten Brandbekämpfungsmaßnahmen auf. Das ELG Brandbekämpfungskonzept beinhaltet zu diesem Zeitpunkt: Freischleppen nach Cuxhaven, dort Brandbekämpfungspier, Brand löschen, dann leichtern.
31.10.1998 17:00			Die Fa. Trumpy GmbH Bremen setzt sich mit der Feuerwehr Cuxhaven in Verbindung. Für den Fall, dass die „Pallas“ in die Elbe und an den Notliegeplatz in Cuxhaven verbracht werden kann, soll die Fa. Trumpy der ELG ein Sicherheitskonzept vorlegen. Der Firmenvertreter informiert sich bei der Feuerwehr Cuxhaven, welche Maßnahmen zu beachten sind und legt Folgendes fest: - Vor Einlaufen der „Pallas“ und Anle-

Datum/Zeit	Position und Situation der „Pallas“ und Aktivitäten vor Ort	Handeln der Schiffe vor Ort	Handeln der ausführenden Behörde
			<p>gen an den Notliegeplatz muss eine umfassende Lageerkundung auf der „Pallas“ durchgeführt werden, an der Nautiker, GL, Feuerwehr und Versicherer teilnehmen. Aufgrund dieser Lageerkundung werden letztendlich die zu treffenden Einsatzmaßnahmen entschieden und eingeleitet.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Herrichtung des Notliegeplatzes durch die Feuerwehr und die Betriebsgesellschaft. - Beauftragung privater Entsorgungsfirmen durch Makler oder Versicherer, um eine ordnungsgemäße Entsorgung (Abfallschlüssel) sicherzustellen. - Analysen und Messungen durchführen lassen. - Bei Austritt von Öl in die Umwelt Ölsperren setzen oder Ölbekämpfungsschiffe anfordern. - Feuerwehr sichert und führt eventuell letzte Nachlöscharbeiten durch.
Sonntag, den 01.11.1998			
01.11.1998 10:00			<p>ZMK-Leiter Herrmann bittet um ein Abstimmungsgespräch zwischen dem Reeder, einem Vertreter der Firma Wijsmuller und der Feuerwehr Stadt Cuxhaven. Der Berger, Fa. Wijsmuller, zeigt sich zuversichtlich, dass die „Pallas“ in den nächsten Tagen freige-</p>

Datum/Zeit	Position und Situation der „Pallas“ und Aktivitäten vor Ort	Handeln der Schiffe vor Ort	Handeln der ausführenden Behörde
			<p>schleppt werden kann. Für diesen Fall werden weitere Einsatzmaßnahmen im Einvernehmen abgeklärt: z.B. Besichtigung des Havaristen durch GL und Feuerwehr, Beauftragung von Entsorgungsfirmen, Herrichtung des Notliegeplatzes durch die Feuerwehr und die Betreiberfirma, um eine umfassende Brandbekämpfung und Entladung sicherstellen zu können. Die Feuerwehr erhält einen Stauplan und Raumplan der „Pallas“.</p>
<p>01.11.1998 14:30</p>			<p>Erneute Besprechung zwischen der Hafenbetreibergesellschaft CuxPort, der Bergungsfirma Wijsmuller und der Feuerwehr der Stadt Cuxhaven. Für den Fall, dass die „Pallas“ an den Notliegeplatz verholt werden kann, werden alle hafenbehördlichen Bedingungen und Auflagen eingehalten. Außerdem wird nochmals intensiv über die zu treffenden Einsatzmaßnahmen am Notliegeplatz und über einsatztaktische Grundsätze einvernehmlich beraten.</p> <p>Während dieser Besprechung erscheint der Hamburger ELG-Vertreter (Umweltbehörde Hamburg) und möchte über den Sachstand unterrichtet werden. Der ELG-Vertreter wird daraufhin über den geplanten weiteren Einsatzablauf in Kenntnis gesetzt,</p>

Datum/Zeit	Position und Situation der „Pallas“ und Aktivitäten vor Ort	Handeln der Schiffe vor Ort	Handeln der ausführenden Behörde
			<p>macht in diesem Zusammenhang auf eventuelle wasserrechtliche Probleme aufmerksam. Er fragt nach, ob die zuständigen Wasserbehörden unterrichtet worden seien und hält, für den Fall, dass die „Pallas“ an den Notliegeplatz verbracht werden kann, den Einsatz der „Knechtsand“ aus Sicherheitsgründen für erforderlich. Dieser Vorschlag wird jedoch nicht positiv aufgenommen. Da bereits ein Stand-by-Schlepper vom Hafenamts gefordert worden sei, sei kein Platz mehr für die „Knechtsand“, zumal noch weitere Linienschiffe abgefertigt werden müssten. Die Hafensbetriebsgesellschaft teilt zudem mit, dass der Europakai in diesem Fall auch nicht mehr als Notliegeplatz zur Verfügung stehen könne. Darüber hinaus sei der Berger, Fa. Wijsmuller, nicht bereit, für den Fall der Fälle ca. 25.000 DM pro Tag für die „Knechtsand“ zu bezahlen, da sich die Brandbekämpfungsmaßnahmen und Entsorgungsarbeiten über Wochen hinziehen könnten.</p>
01.11.1998 18:16	Brandbekämpfung wegen schwerer See nicht möglich.		
Montag, den 02.11.1998			
02.11.1998			Die Wachbereitschaft der Feuerwehr

Datum/Zeit	Position und Situation der „Pallas“ und Aktivitäten vor Ort	Handeln der Schiffe vor Ort	Handeln der ausführenden Behörde
10:30			Cuxhaven informiert die Bezirksregierung über den aktuellen Sachstand. Dort besteht die Ansicht, dass das Konzept, die „Pallas“ an den Notliegeplatz zu verholen, solange richtig sei, wie kein Treibstoff oder Öl austritt. Weiterführende Einsatzmaßnahmen würden je nach aktueller Lage entschieden.
02.11.1998 11:15			Die Hafенbetreibergesellschaft Cux-Port wird durch die Wachbereitschaft der Feuerwehr unterrichtet.
Mittwoch, den 04.11.1998			
04.11.1998	<p>Die Holzdecksladung ist praktisch vollständig verbrannt, die Holzladung in den Laderäumen ist teilweise verbrannt bzw. angebrannt. Außerdem befindet sich eine unbekannte Menge Löschwasser in den Laderäumen. Nach Darstellung des Reeders/Bergers sind die Luken durch die Lukendeckel verschlossen.</p> <p>Das Schiff macht im Maschinenraum Wasser, liegt achtern offensichtlich auf der 5-m-Wattkante und hat nach bisheriger Erkenntnis noch zwei Brandnester an Bord. Es liegt praktisch in Ost-West-Richtung mit dem Bug nach Osten.</p>		

Datum/Zeit	Position und Situation der „Pallas“ und Aktivitäten vor Ort	Handeln der Schiffe vor Ort	Handeln der ausführenden Behörde
Donnerstag, den 05.11.1998			
05.11.1998 15:00			Die Feuerwehr soll zur „Pallas“ geflogen werden. Man ist zuversichtlich, die „Pallas“ freischleppen zu können.
05.11.1998 16:30			Die Wachbereitschaft der Feuerwehr fragt nach, ob sie noch ausgeflogen werden soll. Es wird mitgeteilt, dass der Schleppversuch abermals missglückt ist und in der Nacht ein letzter Versuch gestartet werden soll.
Freitag, der 06.11.1998			
06.11.1998	Durch eine Expertengruppe wird vom Hubschrauber aus der Rumpf der „Pallas“ überprüft und ein Knick im Schiffskörper sowie Risse in der Bordwand festgestellt.		Krisensitzung beim WSA Cuxhaven ohne Beteiligung der Feuerwehr. (Nach den Aufzeichnungen der Wachbereitschaft Cuxhaven.)
06.11.1998 15:30			Die ELG fasst den Beschluss, dass die Absicht der Bergung aufgegeben werden muss, falls sich der Anschein der erheblichen Beschädigung der „Pallas“ bestätigt. In diesem Fall wird sie den Havaristen zum „Wrack“ erklären. Die ELG hält zwei Gefahrenabwehrmaßnahmen für notwendig, 1. die sofortige Aufnahme von Schadstoffen am Wrack von der Wasseroberfläche und 2. Vorsorgemaßnahmen für Leichtern

Datum/Zeit	Position und Situation der „Pallas“ und Aktivitäten vor Ort	Handeln der Schiffe vor Ort	Handeln der ausführenden Behörde
			der Schadstoffe mithilfe einer Hubinselplattform.
Sonnabend, der 07.11.1998			
07.11.1998 13:30			<p>Die ELG beschließt, zur Vorsorge Pontons des ALR auf Nordstrand mit Sperren bereitzustellen. Auch die „Sardine“ soll zur schnellen Verfügung gestellt werden.</p> <p>Um eine möglichst effektive Ölaufnahme am/vom Havaristen sicherzustellen, sieht die ELG die Brandbekämpfung nun als prioritär an: Dazu wird beschlossen, schnellstmöglich mit der Fa. Möller als Sachverständigen, auch im Zusammenhang mit der geplanten Erkundung an Bord der „Pallas“ durch Möller die Brandsituation und Schritte zur Brandbekämpfung zu erörtern, die Voraussetzung für die Umsetzung eines geeigneten Entsorgungskonzeptes sind.</p> <p>Zurzeit kann die „Knechtsand“ aus Gründen der Wärmebildung durch den Brand nicht nahe genug an den Havaristen heran gelegt werden, um frisch austretendes Öl sofort aufzunehmen.</p>
Montag, der 09.11.1998			
09.11.1998 11:50			Die ELG bestätigt noch einmal ihren Beschluss vom 07.11.1998, dass die

Datum/Zeit	Position und Situation der „Pallas“ und Aktivitäten vor Ort	Handeln der Schiffe vor Ort	Handeln der ausführenden Behörde
			<p>vordringlichste Maßnahme nun die Brandbekämpfung/Kühlung auf der „Pallas“ ist, um spätere Leichterungsmaßnahmen überhaupt erst zu ermöglichen (starke Reduzierung der Gefahren für die Ölbekämpfungsschiffe nahe am Havaristen, Sicherung der Lage des Havaristen, Ermöglichung der Begehbarkeit).</p> <p>Für die einzelnen Schritte der Kühlung und Brandbekämpfung wird die Notwendigkeit gesehen, auch die Verhältnismäßigkeit hinsichtlich dabei möglicherweise eintretender Gefährdungen abzuwägen, die durch das (weitere) Abknicken des Schiffes oder durch Einsatz von Schaummitteln im Bereich des Knicks am Havaristen auftreten könnten.</p> <p>Die ELG hält dazu weitere Ermittlungen für erforderlich:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Peilung zur Schiffslage, - Einholung und Bewertung der Pläne zum Schiff von der Firma HDW in Kiel, - Stauplan vom Beladungshafen.
<p>09.11.1998 12:00</p>			<p>Die ELG beschließt hinsichtlich der anstehenden Vertragsverhandlungen zur Leichterung (u.a. Hubinsel-Einsatz, etc.) der Schadstoffe:</p> <ul style="list-style-type: none"> - auch den Aspekt Feuerbekämpfung

Datum/Zeit	Position und Situation der „Pallas“ und Aktivitäten vor Ort	Handeln der Schiffe vor Ort	Handeln der ausführenden Behörde
			<p>und Kühlung mit den Firmen zu beraten,</p> <ul style="list-style-type: none"> - die bisher durch Fa. Wijsmuller vorgelegte Vertragsform nicht zu akzeptieren, sondern die Erfolgsbindung vorzusehen, - im Wettbewerb auch die Firmen Smit International und Titan hinzuzuziehen, wenn dabei der Eilbedarf berücksichtigt wird.
09.11.1998 12:05			<p>Die ELG beschließt, dass der Partner Schleswig-Holstein die örtlich zuständige Feuerwehr anspricht und ggf. zur Beratung hinzuzieht bzw. nach dieser Rücksprache die FW Cuxhaven hinzugezogen wird.</p> <p>Die zum Teil bereits erfolgte Ansprache der Feuerwehr Hamburg brauche dann nicht weitergeführt zu werden. Mit der Fa. Wijsmuller werde in weitere Vertragsverhandlungen hinsichtlich der vorgeschlagenen Brandbekämpfung/Kühlung auf dem Havaristen eingetreten.</p>
09.11.1998 20:48			<p>Die ELG beschließt nach umfangreichen Vertragsverhandlungen mit der Firma Wijsmuller einen Vertrag abzuschließen, der auch hinsichtlich der zu benutzenden Gerätschaften (Pumpen, Kompressoren/Generatoren) zwei unterschiedliche Optionen berücksichtigt,</p>

Datum/Zeit	Position und Situation der „Pallas“ und Aktivitäten vor Ort	Handeln der Schiffe vor Ort	Handeln der ausführenden Behörde
			<p>möglichst weitgehend die Form eines Werkvertrages erfüllt und auch die Beendigung des Vertragsverhältnisses, für den Fall, dass sich technisch die Unmöglichkeit der Erfüllung des Vertragszieles „vollständige Ablöschung der Glutnester“ (z.B. wegen weitgehender Beschädigung der Laderäume, „Durchlaufen“ des Löschwassers) herausstellen sollte, vorsieht.</p> <p>Wie zu den früheren Beschlüssen werde hier die Begleitung der Maßnahmen durch Fa. Möller erfolgen.</p>
Dienstag, der 10.11.1998			
<p>10.11.1998 mittags</p>			<p>Die ELG beschließt, dass die vordringlichste Maßnahme jetzt die Löschung des Feuers auf der „Pallas“ ist, damit anschließend mit der Bergung des Öls aus dem Schiff und der Bekämpfung des austretenden Öls begonnen werden kann. Die ELG stellt fest, dass ein Löschen des Schiffes während der Schleppversuche nicht möglich war, da das Schiff durch, eindringendes Löschwasser instabil geworden wäre und ein Kentern der „Pallas“ auf offener See zur Folge gehabt hätte.</p> <p>Folgendes Löschkonzept wird nun von der ELG unter Hinzuziehung von Sachverständigen beschlossen: Die</p>

Datum/Zeit	Position und Situation der „Pallas“ und Aktivitäten vor Ort	Handeln der Schiffe vor Ort	Handeln der ausführenden Behörde
			<p>Laderäume der „Pallas“ sollen mittels Pumpen mit Seewasser geflutet werden, um alle Brandnester zu löschen. Durch diese Maßnahme soll das Schiff gleichzeitig fest an Grund gesetzt werden, was auch Voraussetzung für weitere Bergungsarbeiten am Schiff ist. Dem liegt die Tatsache zugrunde, dass die Pontons und Plattformen nur an das Wrack gelegt werden können, wenn dies eine stabile Lage aufweist. Derzeit schwimmt der Bug bei Hochwasser noch auf. Die Maßnahme des Flutens des Schiffes sei daher neben der Löschung des Brandes Voraussetzung für den Beginn des Abbergens des an Bord befindlichen Öls.</p> <p>Der Fa. Wijsmuller wird der Auftrag zur Brandbekämpfung auf der „Pallas“ erteilt und diese beginnt mit den Vorbereitungen zur Durchführung der zuerst erforderlichen Brandbekämpfung. Hierzu wurde von Fa. Wijsmuller kleineres Gerät (Generatoren, Pumpen, Schläuche usw.) bereitgestellt.</p>
<p>10.11.1998 11:00</p>			<p>Vor dem Hintergrund der am Vortage beschlossenen zwischenzeitlichen Rücknahme der Bekämpfungsmaßnahmen auf dem Wasser (da nicht erforderlich) und zur sinnvollen Unterstützung der Lösch- und Kühlarbeiten</p>

Datum/Zeit	Position und Situation der „Pallas“ und Aktivitäten vor Ort	Handeln der Schiffe vor Ort	Handeln der ausführenden Behörde
			<p>der Fa. Wijsmuller beschließt die ELG, den zum Kühlen und Löschen und zur Ölaufnahme geeigneten Feuerlöschkreuzer „Kiel“ zu entsenden. Der Einsatz von an Bord der „Kiel“ befindlichen Ölsperren (z.B. Typ BALEAR) wird weiterhin erwogen und veranlasst, soweit dies erforderlich und von der Wetterlage her technisch sinnvoll ist.</p> <p>In Abänderung des Beschlusses vom Vortage (14:50 Uhr) wird entschieden, dass die „MPOSS“ in den Hafen Wyk/Föhr zu verlegen ist.</p>
Mittwoch, der 11.11.1998			
11.11.1998 08:00-13:00	Von der Fa. Wijsmuller wird kleineres Gerät (Generatoren, Pumpen, Schläuche usw.) für den Löscheinsatz bereitgestellt, welches anschließend mit dem Helikopter zusammen mit Brandbekämpfungspersonal auf dem Wrack „Pallas“ abgesetzt wird. Parallel dazu laufen Vorbereitungen an, schweres Gerät (1 großer Dieselgenerator (3,5 to), 400 l Dieselkraftstoff, 2 Pumpen mit einer Durchsatzleistung von je 250 m ³ /h, Schläuche usw.) auf das Wrack überzusetzen.	Das mit dem Auftrag zur Ölbekämpfung entsandte Feuerlöschschiff „Kiel“ läuft zum Havaristen. Beim Eintreffen am Wrack ist offenes Feuer zu sehen. Daher beginnt die „Kiel“ sofort mit der Brandbekämpfung. Der Abstand zum Wrack beträgt um 10:08 Uhr ca. 360 m. Um 12:20 Uhr geht die „Kiel“ auf Position 54°38,3'N 8°25,32'E vor Anker.	Die ELG beschließt, die Bundeswehr (Heeresflieger) um Gestellung schwerer Transporthelikopter (CH 53) zu bitten. Mit dem gesamten Gerät sollen die Laderäume des Wracks über die nächsten Tage so weit mit Wasser gefüllt werden, bis die Brände gelöscht sind. Einsatzsteuerung der Schiffe erfolgt weiterhin durch On-Scene-Coordinator (OSC) aus Cuxhaven auch per Helikopter. Tägliche Kontrolle durch Öl-Do 228 ist organisiert.
11.11.1998 13:00	Bei der Hubschrauberbefliegung (Pilot, Dr. Grett, Baake, Scheffel) um 08.30		Die ELG benachrichtigt die Vor-Ort-Behörde (Dr. Oelerich, Perlick), die den

Datum/Zeit	Position und Situation der „Pallas“ und Aktivitäten vor Ort	Handeln der Schiffe vor Ort	Handeln der ausführenden Behörde
	Uhr wurden neue Verschmutzungen entlang der gesamten Westküste Sylts festgestellt.		<p>Auftrag erhält, weitere Maßnahmen der Strandreinigung zu veranlassen.</p> <p>Die ELG beschließt , dass</p> <ul style="list-style-type: none"> - zum Zwecke der Steuerung der Einsatzkräfte vor Ort und zwecks Beurteilung des Fortgangs der Brandbekämpfungsmaßnahmen an Bord der Pallas um 13.30 Uhr ein weiterer Hubschrauberflug gestartet wird, - Vertreter der SLM, SBM und des StUA Schleswig mit fliegen sollen, und - für den Transport der schweren Geräte mit dem Heereshubschrauber Dr. Grett, Ansprechpartner sei.
11.11.1998 14:30			Der Dezernent der Stadt Cuxhaven bittet den Leiter des WSA um ein Gespräch. Die Frage, ob die Feuerwehr der Stadt Cuxhaven nunmehr an den Folgemaßnahmen unbeteiligt bleibe, bejahte der Leiter des WSA. (nach den Aufzeichnungen der Wachbereitschaft der Stadt Cuxhaven.)
Donnerstag, der 12.11.1998			
12.11.1998 06:00-16:00	Feuer in den Luken ist sichtbar.	Um 06:50 Uhr befindet sich die „Kiel“ in der Nähe des Wracks und legt sich 07:05 Uhr längsseits. 07:10 Uhr gibt die „Kiel“ mit beiden Monitoren Wasser, setzt jedoch 07:25 Uhr mit dem Backbordheck stark an die „Pallas“,	08:15 Uhr Anruf von der Einsatzleitung an die Kiel, ein Hubschrauber wird eingesetzt.

Datum/Zeit	Position und Situation der „Pallas“ und Aktivitäten vor Ort	Handeln der Schiffe vor Ort	Handeln der ausführenden Behörde
		<p>sodass zunächst der Löscheinsatz unterbrochen wird.</p> <p>Um 08:55 Uhr werden von der „Kiel“ drei Männer auf der „Pallas“ abgesetzt.</p> <p>09:07 Uhr geben beide Monitore erneut Wasser.</p> <p>09:30 Uhr wird die „Kiel“ durch den Strom an die „Pallas“ gedrückt. Daher wird gegen 09:45 Uhr die Brandbekämpfung erneut unterbrochen und die „Kiel“ verlässt das Wrack. Um 10:39 Uhr geht das Schiff vor Anker auf Position: 54°37,1'N 8°24,3'E. Um 15:25 Uhr Ankermanöver, um 15:31 Uhr ist der Anker auf und die „Kiel“ läuft in Richtung „Pallas“.</p> <p>Um 17:30 Uhr liegt die „Kiel“ längsseits der „Pallas“. 17:32 Uhr geben beide Monitore erneut Wasser bis 19:00 Uhr. Dann fällt das Bugstrahlruder aus und die „Kiel“ läuft zurück nach Wyk/Föhr.</p>	
12.11.1998 16:00	Das für die Brandbekämpfung erforderliche Gerät war am 12.11.1998 mit Einbruch der Dunkelheit vollständig an Bord der „Pallas“ verbracht worden.		<p>Die ELG stellt fest, dass</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. die Ro-Boom-Ölsperren um die „Pallas“ nicht eingesetzt werden können, weil im Seegebiet, in dem die „Pallas“ liegt, regelmäßig Tideströmungsgeschwindigkeiten von bis zu 3 kn auftreten und mit Wellenhöhen von mehr als 3 m zu

Datum/Zeit	Position und Situation der „Pallas“ und Aktivitäten vor Ort	Handeln der Schiffe vor Ort	Handeln der ausführenden Behörde
			<p>rechnen ist. (Die max. Anströmungsgeschwindigkeit für die Sperren beträgt 2 kn und die max. Wellenhöhe 1 - 1,5 m, wenn sie noch wirksam sein sollen. Bei höheren Werten besteht die Gefahr einer Zerstörung der Sperren.) Die Aussetz- und Einholzeiten betragen je nach Wetterlage zwischen jeweils 1 bis 2 Std. Daher ist ein vorübergehendes Ausbringen im Stauwasserbereich nicht möglich.</p> <p>2. Weiter wird festgestellt, dass in Verbindung mit der Aufnahme der Löscharbeiten (teilweises Befüllen der Laderäume mit Wasser) das Risiko des Aufbrechens der Schiffskonstruktion mit der Folge des Austritts größerer Mengen an Öl steige. Zur Begegnung der Gefahr größerer Verunreinigungen der Strände kann das Klappschiff „Thor“ wegen seines geringen Tiefgangs und seiner großen Aufnahmebreite wirkungsvoll eingesetzt werden. Dieses setzt eine sofortige Verfügbarkeit in Wracknähe voraus. Die ELG beschließt daher, die „Thor“ von Wilhelmshaven zum Harvaristen zu beordern.</p>

Datum/Zeit	Position und Situation der „Pallas“ und Aktivitäten vor Ort	Handeln der Schiffe vor Ort	Handeln der ausführenden Behörde
12.11.1998 18:00	Das für die Brandbekämpfung erforderliche Gerät ist am 12.11.1998 mit Einbruch der Dunkelheit vollständig an Bord der „Pallas“ verbracht worden.		Auf Anforderung des interministeriellen Leitungsstabes Schleswig-Holstein vom 12.11.1998 wird beschlossen, die „Bottsand“ vorsorglich vor Ort zu beordern. Beim Fluten der Laderäume der „Pallas“ entstehe eine kritische Situation für die Stabilität des Schiffes, in deren Folge plötzlich größere Mengen Öl austreten könnten. Das seegängige Klappschiff solle seewärts, in Tiefgang erlaubendem Bereich, eingesetzt werden.
Freitag, der 13.11.1998			
13.11.1998 morgens		Die „Kiel“ befindet sich 07:30 Uhr längsseits der „Pallas“: 07:32 Uhr geben beide Monitore Wasser, bis 08:23 Uhr können Besatzungsmitglieder der „Kiel“ mit einem Schlauchboot der „Oland“ zur „Pallas“ übersetzt werden. Danach erfolgt ein neuer Löscheinsatz, bis gegen 10:45 Uhr die Personen mit dem Schlauchboot von der „Pallas“ zurückgeholt werden.	
Sonnabend, der 14.11.1998			
14.11.1998		09:25 Uhr: Die Einsatzleitung in Husum ordert die „Kiel“ zum Kühlen der „Pallas“, Löscheinsatz der „Kiel“ dauert von 10:45 Uhr bis 11:15 Uhr an.	Auf Initiative des Krisenstabes Schleswig-Holstein (KriSta) wurde eine Zusammenarbeit der ELG mit dem KriSta für den Fall „Pallas“ geregelt. Ein Antrag des KriSta an die ELG zur

Datum/Zeit	Position und Situation der „Pallas“ und Aktivitäten vor Ort	Handeln der Schiffe vor Ort	Handeln der ausführenden Behörde
			Prüfung der Verwendung von Dispergatoren wird kritisch bewertet. Es wird beschlossen, dass ein ab Montag dienstlich in Southampton befindlicher Mitarbeiter der SBM die Verfügbarkeit und technische Fragen direkt in Southampton klären wird.
14.11.1998 15:20			In Anbetracht bereits angelaufener Entsorgungsvorgänge von Öl-Sandgemischen von den Stränden in Schleswig-Holstein beschließt die ELG, den Krisenstab im Interesse der von der Bund-Länder-Gemeinschaft zu leistenden Finanzierungsanteile mit Nachdruck zu bitten, die hier tätigen Dienststellen aufzufordern, für die Entsorgung die jeweils zulässigen/möglichen, aber auch kostengünstigsten Wege zu wählen.
14.11.1998 18:00	Nach Mitteilung der Fa. Wijsmuller sind die Brände in den Laderäumen 1 - 3 gelöscht worden. Die technische Ausrüstung der Arbeitsplattform „Barbara“ ist vollständig abgeschlossen worden. Nach Rückmeldung durch Fa. Wijsmuller geht „Barbara“ heute Nacht in See. Der Zeitplan hat damit keine wesentlichen Verzögerungen erfahren.		

Datum/Zeit	Position und Situation der „Pallas“ und Aktivitäten vor Ort	Handeln der Schiffe vor Ort	Handeln der ausführenden Behörde
Sonntag, der 15.11.1998			
15.11.1998	<p>Morgens läuft die Hubinsel „Barbara“ aus und wird voraussichtlich am Dienstag, den 17.11.1998, gegen Mittag auf der Position der „Pallas“ eintreffen.</p> <p>Außerdem beginnt morgens die Brandbekämpfung in den Laderäumen 4 und 4a, die im Laufe des Tages zu etwa $\frac{3}{4}$ abgeschlossen ist. Aus Luke 3 wird leichter Dieselgeruch festgestellt. In den Luken 5 und 6 ist noch starke Glut erkennbar. Das geladene Holz schwimmt dort offensichtlich mit dem Löschwasser auf.</p> <p>Die Brandbekämpfung dauert nach Einschätzung des Bergers noch mindestens 2 Tage.</p> <p>Durch das Fluten der vorderen Laderäume ist jetzt zu erkennen, dass auch der vordere Teil des Schiffes Grundberührung haben muss. Das Schiff liegt jedoch insgesamt stabil auf dem Sand fest.</p>	<p>Feuerlöschschiiff „Kiel“:</p> <p>10:37 Uhr „Kiel“ liegt Stb. „Pallas“ und gibt Wasser über beide Monitore.</p> <p>11:00 Uhr „Kiel“ liegt Bb „Pallas“, der Feuerlöscheinsatz geht mit einigen Unterbrechungen bis ca. 14:30 Uhr.</p> <p>15:02 Uhr Wasser halt und zurück nach Wyk; 15:12 Uhr „Kiel“ hat leichte Grundberührung auf Position 54°33,1'N 8°18'E und verholt daher auf Ankerposition 54°39,2'N 8°26,56'E.</p> <p>Der Maschinist meldet um 18:50 Uhr, dass die Stb.-Maschine außer Dienst genommen werden muss, da die Kühlwasserpumpe defekt ist.</p>	
Montag, den 16.11.1998			
16.11.1998 10:05		Die „Kiel“ ist gegen 10:15 Uhr vor Ort und gibt mit 1. Monitor Wasser auf die Bb.-Seite der „Pallas“ auf Luke 6.	
16.11.1998	Das Feuerlöschschiiff „Kiel“ hat die Ar-	„Kiel“: Wasser halt.	

Datum/Zeit	Position und Situation der „Pallas“ und Aktivitäten vor Ort	Handeln der Schiffe vor Ort	Handeln der ausführenden Behörde
13:00	beiten an der „Pallas“ eingestellt und läuft nach Wyk, um Treibstoff zu bunkern.		
16.11.1998 13:15	Die „Kiel“ liegt in Wyk um Treibstoff zu bunkern. Die „Bottsand“ meldet einen Maschinenschaden. Die „Oland“ läuft nach Dagebüll, um einen Monteur für die „Bottsand“ abzuholen.		
16.11.1998 14:30			Auf Anordnung der ELG (Schell) setzen 6 Mann vom Feuerlöschschiff „Kiel“ zur „Pallas“.
16.11.1998 15:00	Das Feuerlöschschiff „Kiel“ macht folgende Meldung: Zustand des Feuers auf der „Pallas“: Luke 2 - Feuer aus; Luken 1 und 3 - geringes Feuer; Luken 4 und 5 - Restfeuer; Luke 6 - großes Feuer (Die Löcher in den Lukendeckeln sind nur 40 x 50 cm groß und damit für einen optimalen Löscheingriff zu klein.)		
16.11.1998 15:20	Die „Kiel“ läuft von der „Pallas“ zurück nach Wyk.		
16.11.1998 Absprachen			Eine kurzfristig auf „Kiel“ angesetzte Besprechung zwischen o.g. Einsatzgruppe „Pallas“, Einsatzleiter Feuerwehr Kiel, Kapitän „Kiel“ und Einsatzleiter Fa. Wijsmuller ergibt folgendes Ergebnis: Es ist davon auszugehen, dass zumindest in Laderaum 6 Öl-

Datum/Zeit	Position und Situation der „Pallas“ und Aktivitäten vor Ort	Handeln der Schiffe vor Ort	Handeln der ausführenden Behörde
			<p>/Wassergemisch anzutreffen ist. Die Jafo-Separationsanlage der „Kiel“ ist nicht in der Lage, mit Feuerlöschschaum durchsetztes Öl-/Wassergemisch zu separieren. Das ursprünglich ins Auge gefasste Befüllen der Laderäume 4, 4a und 6 mit Seewasser und anschließendes Auftragen von Schaum wird daher fallen gelassen. Stattdessen wird beschlossen, durch einen Kran der „Barbara“ in vorgenannten Laderäumen die Lukendeckel im Oberdeck zu entfernen und unmittelbar danach die Brandnester durch Monitore der „Kiel“ (Seewassereinsatz) zu bekämpfen.</p>
16.11.1998			<p>Der Leiter der SBM teilt der Wachbereitschaft der Cuxhavener Feuerwehr mit, dass Probleme beim Löschen aufgetreten sind. Das Holz in den gefluteten vorderen Luken sei aufgetrieben und brenne weiter. Man habe Bedenken, die hinteren Luken zu fluten, da der Riss in der Bordwand größer geworden sei und die Gefahr des Auseinanderbrechens bestehe. Der Leiter der SBM möchte wissen, was die Feuerwehr Cuxhaven den Bergern empfiehlt. Die Feuerwehr Cuxhaven empfiehlt, die Laderäume mit Schaum zu fluten.</p>

Datum/Zeit	Position und Situation der „Pallas“ und Aktivitäten vor Ort	Handeln der Schiffe vor Ort	Handeln der ausführenden Behörde
			<p>Die ELG beschließt, die Beschaffung von 4 Säcken des Bindemittels Elco-sorb der Firma VUP zuzustimmen. Sie empfiehlt, das Bindemittel zunächst nur bei der Landbekämpfung des Öls einzusetzen.</p> <p>Die Wirkung des Bindemittels erfordere eine mechanische Durchmischung mit dem Öl, die bei schwimmenden Ölkümpen nicht erreicht werden könne. Außerdem sei die Aufnahmemöglichkeit des absorbierten Öls durch die eingesetzten Ölbekämpfungsschiffe nicht gesichert. Darüber hinaus werde die Ausbringung des Bindemittels im Nahbereich der „Pallas“ als kritisch angesehen, solange die Brandbekämpfung noch nicht abgeschlossen sei.</p>
Dienstag, den 17.11.1998			
17.11.1998 06:30	„Oland“ läuft vom Amrumer Hafen zur „Pallas“.		
17.11.1998 09:15	Das Feuerlöschschiff „Kiel“ sowie der Ölfänger „MPOSS“ sind von Wyk ausgelaufen in Richtung „Pallas“.		
17.11.1998 10:45	.	Ca. um 10:45 Uhr macht an Stb.-Seite der „Pallas“ achtern die „Kiel“ fest und beginnt (nach Rücksprache mit Einsatzleiter Wijsmuller) gegen 11.10 Uhr	

Datum/Zeit	Position und Situation der „Pallas“ und Aktivitäten vor Ort	Handeln der Schiffe vor Ort	Handeln der ausführenden Behörde
		mit Abkühlen/Ablöschen Laderaum 6 durch Wasserangriff aus beiden Monitoren, da in diesem Laderaum noch die stärkste Brandentwicklung vorhanden ist. Gleichzeitig steigen 4 Feuerwehrleute auf die „Pallas“ über. Zwischenzeitlich wird nur mit einem Monitor gearbeitet, dieser ist jedoch nicht ausreichend, daher werden wieder 2 Wasserleitungen eingesetzt.	
17.11.1998 11:30			OSC Jensen informiert Dr. Oelerich (StUA) über den Sachstand und macht ihm den Vorschlag, dass die Fa. Wijsmuller an Bord der „Pallas“ auch nachts die Pumpen durchlaufen lassen solle, um die Lukendeckel der „Pallas“ zu kühlen. Bislang sei es so, dass die Mitarbeiter der Fa. Wijsmuller morgens mit dem Hubschrauber auf der „Pallas“ abgesetzt würden, die an Bord befindlichen Pumpen in Betrieb nähmen und über Tag die Lukendeckel kühlten bzw. ablöschten. Am frühen Abend würden diese Arbeiten eingestellt und die Mitarbeiter der Fa. Wijsmuller flogen zurück nach Amrum. In der Nacht heizen sich die Lukendeckel derart auf, dass das gleiche Spiel am nächsten Morgen wieder beginne.
17.11.1998 13:00		Das Schlauchboot der „Oland“ setzt 6 Mann von der „Kiel“ auf der „Pallas“ ab.	

Datum/Zeit	Position und Situation der „Pallas“ und Aktivitäten vor Ort	Handeln der Schiffe vor Ort	Handeln der ausführenden Behörde
17.11.1998 13:30		Die „Kiel“ plant für den 18.11.1998 einen größeren Feuerlöschangriff auf der „Pallas“. Dies soll mit Feuerwehrleuten der „Kiel“ erfolgen unter der Leitung von Kirchhoff. Dieser Einsatz sei mit der ELG, Schell, und der Fa. Wijsmuller abgestimmt.	
17.11.1998 15:30		Die Feuerwehrleute der „Kiel“ werden von der „Westerharde“ von der „Pallas“ abgeholt und zur „Kiel“ übergesetzt.	
17.11.1998 16:15	Die Mitarbeiter der Fa. Wijsmuller werden an Bord der „Pallas“ bleiben und heute Nacht weiterarbeiten.		
17.11.1998 ab 16.00	<p>Resultat der Begehung der „Pallas“:</p> <p>Die Stahlkonstruktion von Laderaum 2 aus nach achtern und im Aufbaubereich ist, offenbar durch starke Hitze einwirkung von bis zu 1000°C, zum Teil extrem verformt.</p> <p>Risse im Überwasserschiff, besonders an der Knickstelle konnten nicht festgestellt werden.</p> <p>Im Bereich der Laderäume 4, 4a und 6 sind noch (zum Teil stärkere) Brandnester vorhanden, die durch die Fa. Wijsmuller mit Seewasser bekämpft werden.</p> <p>Die Laderaumbereiche 2, 3, 5 sind abgelöscht und abgekühlt.</p> <p>Insgesamt herrschte im Bereich der</p>	Funkkontakt zwischen OSC Jensen und der „Pallas“ hergestellt. Das Feuerlöschschiff „Kiel“ soll Löschhilfe leisten.	Die ELG ordnet an, dass die „Kiel“ Spezialschaum in die Schiffsluken blasen soll.

Datum/Zeit	Position und Situation der „Pallas“ und Aktivitäten vor Ort	Handeln der Schiffe vor Ort	Handeln der ausführenden Behörde
	Laderäume 4, 4a und 6 zum Teil noch sehr starke Hitzeabstrahlung (Verkochen von aufgebrachtem Seewasser).		
Mittwoch, den 18.11.1998			
Ca. 11:45 Uhr	Die Arbeitsplattform „Barbara“ durch Hochseeschlepper zur Bb.-Seite der „Pallas“ geschleppt und provisorisch am Wrack festgemacht. Anschließend wird begonnen, sie durch Ausfahren der Standbeine zu verankern.	Feuerlöschschiff „Kiel“: Gegen 11:15 Uhr befindet sich die „Kiel“ an der „Pallas“. Dort erhält sie die Order, dass sie sich an die Steuerbordseite legen müsse, da die Hubinsel „Barbara“ komme. Um 11:30 Uhr ist die „Kiel“ fest an der Steuerbordseite der „Pallas“ und beginnt mit zwei Monitoren zu kühlen. Dazu beginnen 7 Leute auf der „Pallas“ den Löschangriff. Um 15:50 Uhr ist der Löschangriff beendet.	
Donnerstag, den 19.11.1998			
19.11.1998 09:30	Es wird eine starke Rauchentwicklung im Bereich der Luken 4 und 6 festgestellt. Die Hubinsel „Barbara“ führt Vorbereitungsarbeiten an Luke 6 durch. Möller berichtet, dass nach dem Öffnen der Luken 4 und 6 durch den Sauerstoffzutritt Meter hohe Stichflammen entstanden sind. Die Luken werden daraufhin sofort wieder geschlossen.		
19.11.1998 11:45		Die „Kiel“ macht an der „Pallas“ fest und beginnt ihren Löscheinsatz unter Nutzung eines Monitors. Ab Mittag	

Datum/Zeit	Position und Situation der „Pallas“ und Aktivitäten vor Ort	Handeln der Schiffe vor Ort	Handeln der ausführenden Behörde
		<p>(12:15 Uhr) werden beide Monitore eingesetzt. Jedoch muss der Löscheinsatz um 12:40 Uhr unterbrochen werden, da das Bugstrahlruder defekt ist.</p> <p>Zur gleichen Zeit werden 4 Personen der „Kiel“ mit dem Schlauchboot der „Oland“ zur „Pallas“ übergesetzt.</p> <p>Ab 13:20 Uhr wird der Löscheinsatz über 8 Leitungen und einem zusätzlichen Monitor wieder aufgenommen.</p>	
19.11.1998 15:00	<p>Mit Unterstützung aus den Monitoren der „Kiel“ kann die Flammenbildung bei erneutem Öffnen der Luke 6 verhindert werden. Das Feuer wird gegen 15:00 Uhr unter Kontrolle gebracht und abends vollständig gelöscht.</p>	<p>Die „Kiel“ beendet ihren Löscheinsatz und läuft zurück in den Wyker Hafen.</p>	
Freitag, den 20.11.1998			
20.11.1998	<p>Situation an Bord der „Pallas“:</p> <p>Luke 6: gelöscht, Ladungsoberkante liegt ca. 1/2 m oberhalb der Zwischen-decksluke.</p> <p>Luke 5: Feuer ist gelöscht, verkohlte Ladungsteile sind mit erheblichen Ölmengen kontaminiert; Wasserspiegel im Laderaum ist mit äußerem Hochwasserwert etwa identisch. Es ist zu erwarten, dass gesamter Ladungsinhalt entnommen und entsorgt werden</p>	<p>Gegen Mittag macht die „Kiel“ Steuerbord an der „Pallas“ fest und setzt Wasser in Gang.</p> <p>Am späten Nachmittag (17:30 Uhr) wird der Einsatz abgebrochen, da am Heck der „Pallas“ eine leichte Grundberührung festgestellt worden ist.</p>	<p>Die ELG beschließt, wegen der aus Gründen des Tiefganges beschränkten Einsatzzeit der „Kiel“ auch SRK „Eiswette“ in die Löschkaktionen in den Laderäumen insbesondere nach Öffnen der Ladeluken einzubeziehen. Die „Eiswette“ habe nur etwa ein Drittel der Leistungsfähigkeit (bezgl. Wasserabgabe) und solle nur zu den Zeiten genutzt werden, in denen die „Kiel“ nicht tätig sein könne.</p>

Datum/Zeit	Position und Situation der „Pallas“ und Aktivitäten vor Ort	Handeln der Schiffe vor Ort	Handeln der ausführenden Behörde
	<p>muss.</p> <p>Luke 4 und 4a: weiterhin mit offenem Feuer. Luke 4 wird nachmittags geöffnet. Am Abend werden die Luken wieder verschlossen. Für den 21.11.1998 ist das Löschen der Luke 4a vorgesehen.</p> <p>Luken 2 und 3: keine Änderung.</p> <p>Luke 1: Hier schwelen noch Reste der Isolierung, es ist zu befürchten, dass hier erst nach Isolierungsentfernung endgültige Löschung erfolgen kann.</p>		
Sonnabend, den 21.11.1998			
21.11.1998	<p>Situation an Bord der „Pallas“:</p> <p>Aufgrund der Auskolkungen um das Schiff und der durch den Wetterumschwung entstandenen Wellen (ca. 2 m) hat sich das Schiff nach Auskunft der Fa. Wijsmuller leicht nach Stb. geneigt und sich bewegt. Es sei weiterhin Wasser in die Luken und Wing-Tanks gepumpt worden, um das Schiff zu stabilisieren. Diese Maßnahmen seien erfolgreich gewesen und das Schiff liege wieder ruhig. Zur Sicherung der „Barbara“ sollen Spundbohlen neben das Wrack in den Wattboden gerammt werden, um zu verhindern das sich die „Pallas“ auf die Hubinsel schieben</p>	<p>Gegen 13:00 Uhr befindet sich das Feuerlöschschiff „Kiel“ an „Pallas“ und unternimmt mehrere Versuche über den Bugmonitor Wasser zu geben. Ab 13:55 Uhr wird der Heckmonitor eingesetzt und nach einer halben Stunde der Löschvorgang abgebrochen.</p> <p>Der SRK „Eiswette“ konnte aufgrund des Wetters nicht zum Havaristen laufen, um bei den Löscharbeiten zu assistieren. Die „Kiel“ kann aufgrund des Wetters ebenfalls nur eingeschränkt bei den Löscharbeiten helfen.</p>	<p>Der Fa. Wijsmuller wurden von der ELG Tauchpumpen angeboten, um die Feuerlöscharbeiten vonseiten der „Barbara“ intensivieren zu können, da bei den Wetterbedingungen die Schiffe nur bedingt die Löscharbeiten unterstützen könnten. Das Angebot wurde von der Firma angenommen. Es ist geplant, zwei Tauchpumpen per Helikopter (aufgrund der schweren See) zur „Barbara“ zu transportieren. Eine Pumpe werde in Cuxhaven, die andere auf Helgoland bereitgestellt. Der Helikopter werde über den KriSta in Kiel gestellt.</p>

Datum/Zeit	Position und Situation der „Pallas“ und Aktivitäten vor Ort	Handeln der Schiffe vor Ort	Handeln der ausführenden Behörde
	<p>könne. Die Luke 4 ist nach Auskunft der Fa. Wijsmuller gelöscht und über Nacht nicht wieder aufgeflammt, aus Luke 4a dringe noch Brandqualm.</p>		
Sonntag, den 22.11.1998			
22.11.1998		<p>Die „Oland“ meldet der „Kiel“, dass keine Rauchentwicklung an der „Pallas“ mehr feststellbar ist. Die ELG unterrichtet die „Kiel“ darüber, dass diese am 22.11.1998 nicht an der „Pallas“ benötigt würde. Die „Kiel“ liegt stand-by.</p>	
Montag, den 23.11.1998			
23.11.1998 10:30	<p>In der Luke zum Laderaum 4a befindet sich auf Stb.-Seite ein Riss im Luken-süll bis zum Wetterdeck hinunter. Das Vorschiff hat etwa 2°-3° Neigung nach Stb., das Mittel- und Achterschiff etwa 1°-2° Neigung nach Stb. Das Schiff sinkt augenscheinlich zunehmend im Wattboden ein. Bei Hochwasser steht das Wasser an Stb.-Seite vorne bis Höhe Hauptdeck.</p>	<p>Tonnenleger „Repsold“ sollte an Bord der „Pallas“ befindliches power-pack (Brandbekämpfung) an „Barbara“ abgeben. Dieses ist misslungen. Alternativen werden zurzeit untersucht.</p>	<p>Die ELG geht davon aus, dass der Brand auf der „Pallas“ seine Ursache im Bereich der Luken 4 und 5 hatte. Deshalb sollen insbesondere die Schadstoffe/Abfälle aus Luke 5 schnell entnommen und vom Schadensort entfernt werden, damit die Dienststellen, die die Brandursachenermittlung vorzunehmen haben, möglichst sofort die Arbeit aufnehmen können. Erkundigungen bei diesen Dienststellen haben zwischenzeitlich ergeben, dass Brandermittler am 24.11.1998 vor Ort seien würden - aber keinen Hinderungsgrund hinsichtlich der Fortführung</p>

Datum/Zeit	Position und Situation der „Pallas“ und Aktivitäten vor Ort	Handeln der Schiffe vor Ort	Handeln der ausführenden Behörde
			der Leichterungsarbeiten sähen.
23.11.1998 11:06			<p>Die ELG beschließt, dass von Luke 1 das power-pack der Fa. Wijsmuller entfernt werden müsse, da die Luke 1 zur Besichtigung schnellstmöglich geöffnet werden muss (verbliebene Rauchentwicklung) und das Gerät bei stärkerem Seegang gefährdet sei und auch selbst eine Gefahr darstellt.</p> <p>Die ELG beschließt, in dieser dringlichen Situation, den Transport wieder per Hubschrauber der Bundeswehr auf die Hubinsel durchführen zu lassen, sofern dies nicht über den Einsatz der „Repsold“ gelinge. Dies sei erforderlich, weil der Kran der „Barbara“ das power-pack von Luke 1 her nicht aufnehmen kann.</p>
23.11.1998	Feuer gilt als gelöscht.		

B. Bilanzierung der zeitlichen Abläufe und der getroffenen Maßnahmen

1. Bilanzierung der Eingriffskonzepte

Nahezu alle Auskunftspersonen vor dem Untersuchungsausschuss bilanzierten die Eingriffskonzepte im Fall „Pallas“. Hierbei wurden inhaltlich verschiedene Bilanzierungen vorgenommen, die sich in drei Kategorien einteilen lassen:

- Bilanzierung der Eingriffskonzepte beim Seenotfall und der Menschenrettung in der Nacht vom 25.10.1998 auf den 26.10.1998,
- Bilanzierung der Eingriffskonzepte bei den Bergungs- und Schleppversuchen,
- Bilanzierung der Eingriffskonzepte bei der Brandbekämpfung.

Einen breiten Raum nahmen hierbei die Bilanzierungen der Eingriffskonzepte bei Bergungs-/Schleppversuchen und der Brandbekämpfung ein, die vorrangig durch die beim Fall „Pallas“ vor Ort beteiligten Auskunftspersonen erfolgten. Die folgende Darstellung orientiert sich an den zeitlichen Abläufen der Havarie und der Strandung der „Pallas“.

a) Bilanzierung der Eingriffskonzepte beim Seenotfall und der Menschenrettung in der Nacht vom 25.10.1998 auf den 26.10.1998

Der Diplom-Ingenieur für Schiffsbetriebstechnik, die Auskunftsperson Wibel von der Gemeinnützigen Gesellschaft für angewandten Umweltschutz und Sicherheit im Seeverkehr mbH (GAUSS), zeigte sich vor dem Ausschuss verwundert über das Zeitloch in der Nacht vom 25.10.1998 auf den 26.10.1998. Nach seiner Auffassung hätte man bereits zu dem Zeitpunkt 22:54 Uhr UTC (= 23:54 Uhr MEZ), als der Kapitän der „Pallas“ Mayday wegen brennender Decksladung gab, dafür sorgen können, dass entsprechende Einsatzkräfte in Marsch gesetzt werden oder dass Einsatzkräfte sich schon einmal vorbereiten auf einen entsprechenden Einsatz.²⁰⁹

Nach Auffassung der Auskunftsperson vom Nautischen Verein Nordfriesland, Hellwinkel, wird der Abbergungsbefehl der Marine- „Sea-King“ in Helgoland für die „Pallas“-Besatzung vom 25.10.1998 um 23:30 Uhr UTC (= 00:30 Uhr MEZ) „routinemäßig natürlich auch an das MRCC in Bremen geschickt.“ Hellwinkel wollte vor dem Ausschuss nicht beurteilen, ob das in diesem Einzelfall unterblieben sei.²¹⁰ „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.“²¹¹ Im Gegensatz zur Auskunftsperson Zacher, Leiter WSA Cuxhaven

²⁰⁹ Wibel, AProt. 12, S. 55.

²¹⁰ Hellwinkel, AProt. 22, S. 75.

²¹¹ Hellwinkel, AProt. 22, S. 75.

und ZMK, der von zwei Stunden Zeitverlust ausgegangen war, weil die Meldung beim BGS im gemeinsamen Meldekopf festgehangen habe²¹², hat es aus Sicht des Nautischen Vereins Nordfriesland „einen Zeitverlust von mindestens sieben Stunden gegeben hierbei“.²¹³

Für den Leiter der Sonderstelle für Schiffssicherung in Neustadt/Holstein, die Auskunftsperson Lütje, ist es verwunderlich, warum der „Pallas“-Besatzung angeboten wurde, durch einen Hubschrauber abgehoben zu werden, „und warum nicht angeboten worden ist. Wir bringen Euch zehn Hilfskräfte oder zwölf Hilfskräfte, und wir helfen euch zu kühlen, zu löschen, zu entgasen und so weiter. Das wäre vielleicht eine Maßnahme gewesen, die hätte, hätte, wäre, hätte, könnte, möchte, sollte - das ist ja alles Spekulation - dazu geführt, dass das Schiff mit eigener Kraft irgendeinen Schutz, einen Hafen, eine Mündung angelaufen hätte. Das ist zu erwarten, wenn Hilfe angeboten worden wäre.“²¹⁴

Der Leiter der Such- und Rettungsleitstelle Glücksburg (SAR), die Auskunftsperson Lang, ging in seiner Aussage vor dem Ausschuss auf das SAR-Konzept ein. Er führte aus: „Soweit das SAR-Konzept der Bundeswehr betroffen ist, kann ich nur sagen: Dieses hat sich in den Jahren bewährt. Die bestehenden Strukturen haben ihre Aufgaben erfüllt. Auch in unserem ‚Pallas‘-Einsatz, nämlich bei der Rettung von Personen (...) Diese Aufgabe nehmen wir wahr. Ich denke, dass wir sie auch gut wahrnehmen und unsere Strukturen geeignet sind, diesen Aufträgen und Aufgaben, denen wir ins Gesicht blicken müssen, auch begegnen zu können.“²¹⁵

Kritischer im Zusammenhang mit Seenotfällen äußerte sich die Auskunftsperson Klein. Der Geschäftsführer der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS; MRCC Bremen) sagte aus, dass es verschiedene Pläne gebe, „die einfach abgestimmt werden müssen, zum Beispiel die Pläne der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung mit unseren Plänen (...) Wir müssen einfach zusammenfassen. Es ist viel Papier überall vorhanden, man kann straffen und die Schnittstellen definieren (...) Die Zusammenarbeit wird ja überwiegend mit dem ZMK zu erfolgen haben, die grundsätzlich über jeden Unfall Mitteilung bekommen. Aber draußen, für die Leute, müssen einheitliche Verfahren und einheitliche Pläne existieren, nicht so viel Papier, aber etwas geordneter“²¹⁶ (...) Jeder macht seine Pläne und setzt sich nicht mit den Plänen zusammen. Und da lassen sich Abstimmungen verbessern“.²¹⁷

Der Leiter der Seenotleitung Bremen (MRCC Bremen), Fox, knüpfte an die Aussage der Auskunftsperson Klein an, dass es für Seenotfälle viele Pläne gebe, die an den Schnittstellen neu zu definieren seien: „Aus Sicht der DGzRS ist der Sachstand derzeit so, dass wir nicht sicherstellen können, wenn Menschen in Gefahr sind, dass Feuerwehren nach See gehen, dass leitende Notärzte nach See gehen. Wir haben ein Kontingent freiwilliger Ärzte, die uns zur Verfügung stehen, aber wir sind auf diese freiwillige Unterstützung angewiesen. Wir sind nicht in der Lage, abzufordern - von großen Krankenhäusern zum Beispiel - Spezialisten mit der Aufforderung, nach See zu gehen. Wir sind auf den

²¹² Vgl. Zacher, AProt. 10, S. 55.

²¹³ Hellwinkel, AProt. 22, S. 75.

²¹⁴ Lütje, AProt. 3, S. 40.

²¹⁵ Lang, AProt. 8, S. 27, 28.

²¹⁶ Klein, AProt. 4, S. 48.

²¹⁷ Klein, AProt. 4, S. 49.

Willen der jeweiligen zuständigen Stellen angewiesen“.²¹⁸ Fox ist nicht bekannt, ob es in diesem Zusammenhang eine Bund-Länder-Vereinbarung gibt.²¹⁹

b) Bilanzierung der Eingriffskonzepte bei den Bergungs- und Schleppversuchen

aa) Sonntag, 25. Oktober 1998

Die Auskunftsperson vom Verein Bremer Seeversicherer e.V., Zahalka, machte in seiner Aussage vor dem Ausschuss auf den am 25.10.1998 in Esbjerg liegenden Schlepper „Bugsier 17“ mit 31 t Pfahlzug aufmerksam, welcher vom RCC Denmark über den Eigner hätte angefordert werden können: „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.“²²⁰

Die Auskunftsperson Körner von der Technischen Marineschule Neustadt beurteilte in seiner Aussage die Tatsache, dass ein brennendes Schiff die erste Notrufmeldung am 25.10.1998 abgab, man sich jedoch erst am 09.11.1998 um die Ladepläne bemühte, als „reichlich spät“.²²¹

bb) Montag, 26. Oktober 1998, bis zum Beginn der Schleppversuche um 17:00 Uhr

(1) Bilanzierung der verspäteten Alarmierung vorhandener Einsatzkräfte

Die Auskunftsperson Hellwinkel vom Nautischen Verein Nordfriesland vertrat die Auffassung, dass das bundeseigene Mehrzweckschiff „Mel-lum“, wenn es nicht erst den Einsatzbefehl um 07:32 Uhr am 26.10.1998 bekommen hätte, sondern vielleicht um 01:00 Uhr früh oder um 00:30 Uhr, „mit Sicherheit - zwölf Stunden musste man bei diesem groben Wetter rechnen - um die Mittagszeit des nächsten Tages vor Ort“ hätte sein können.²²²

Auch der Kapitän des Mehrzweckschiffes „Neuwerk“, die Auskunftsperson Körner, bilanzierte vor dem Untersuchungsausschuss, dass man den ganzen Tag und mehr Tageslicht zur Verfügung gehabt hätte - was bei einer solchen Aktion von großer Bedeutung sei -, wenn man frü-

²¹⁸ Fox, AProt. 8, S. 10.

²¹⁹ Fox, AProt. 8, S. 10.

²²⁰ Zahalka, AProt. 22, S. 44.

²²¹ Körner, AProt. 14, S. 7.

²²² Hellwinkel, AProt. 22, S. 75.

her bei der „Pallas“ gewesen wäre. Dann wären die Chancen „ohne Frage besser gewesen, wenn wir früher da gewesen 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“.²²³ Die Besatzung der „Neuwerk“ wäre dann nicht in Zeitnot geraten und die „Pallas“ wäre nicht so dicht an die Küste herangetrieben.²²⁴

Eine ähnliche Aussage machte der Kapitän der „Meerkatze“, die Auskunftsperson Gerdes. Auf Nachfrage, ob es andere Möglichkeiten gegeben hätte, wenn sein Schiff sieben Stunden vorher am Havaristen gewesen wäre, antwortete Gerdes vor dem Ausschuss: „Das ist eine Spekulation, aber ich denke einmal, dass es dann andere Möglichkeiten gegeben hätte“.²²⁵ Die Auskunftsperson Gerdes hatte in diesem Zusammenhang auch nicht ganz verstanden, warum die „Pallas“ nach Abbergen der Besatzung ganz ohne Begleitung alleine gelassen wurde. Ebenso wenig konnte Gerdes nachvollziehen, warum die deutschen Behörden auf so etwas überhaupt nicht reagierten.²²⁶

(2) Bilanzierung der Möglichkeiten frühzeitigen Eingreifens

Auch die Auskunftsperson Hummel von der Marine Claims Partner GmbH machte in seiner Aussage auf den Zeitfaktor aufmerksam: „Wenn ein Schiff oben im dänischen Bereich nach Süden triebe, würde man sofort einen Hilfslohnvertrag nach deutschem Recht oder einen Lloyd's open Form nach englischem Recht mit einem professionellen Berger abschließen, und der hätte es dann in der Hand. Das erste, was der in einer solchen Situation - wenn ich sehe, was mit dem Schiff passiert - fragen würde, ist: Habe ich Hubschrauberkapazität? Wenn das alles etwas frühzeitiger in die Tat umgesetzt worden wäre, dann hätte man möglicherweise noch den intakten Maschinenraum retten können. Denn offensichtlich lief ja zunächst sogar die Maschine noch (...) Optimal ist es natürlich, wenn die Hauptmaschine noch läuft. Und wenn sie nur das Ruder auf mittschiffs hätten legen können, hätte es ja das Schleppen ganz erheblich vereinfacht.“²²⁷ Ein professioneller Berger hätte bereits an der Grenze zum deutschen Gewässer Viking-Hubschrauber genommen und Lotsen im Tiefwasserweg sowie Material abgesetzt.²²⁸ Darüber hinaus, so die Auskunftsperson Hummel, sei das Anker werfen auf See nicht unbedingt das erste Manöver. Wenn ein Schiff auf die Küste zutriebe, sei dies sicher so, aber „es gibt auch Fälle, in denen der Kapitän, wenn er sich entschlossen hat, das Schiff zu verlassen (...), den Kurs weg von der Küste einstellt“.²²⁹

²²³ Körner, AProt. 22, S. 12.

²²⁴ Körner, AProt. 22, S. 13.

²²⁵ Gerdes, AProt. 12, S. 20.

²²⁶ Gerdes, AProt. 12, S. 21.

²²⁷ Hummel, AProt. 4, S. 13, 14.

²²⁸ Hummel, AProt. 4, S. 15.

²²⁹ Hummel, AProt. 4, S. 14, 15.

Für den Leiter der Sonderstelle für Schiffssicherung in Neustadt, der Auskunftsperson Lütje, zeigte die Tatsache, dass die Maschinen und der Hilfsbetrieb der „Pallas“ gelaufen sind, ebenfalls, „dass da noch hätte ein bisschen etwas passieren können“.²³⁰ Lütje führte aus: „(...) es wäre durchaus eine Chance gewesen, dieses Schiff wieder zu besetzen unter der Voraussetzung, dass sie Systeme an Bord - Elektrizität, Schläuche und was weiß ich - funktioniert hätten. Dann hätten die möglicherweise das Schiff (...) hinter die Düne von Helgoland bringen können und hätten unter Umständen mit Hilfe anderer Fahrzeuge und mehr Personal etwas in der Weise ausrichten können, dass das Schiff gerettet worden wäre“.²³¹

Die Auskunftsperson Lütje warf dann jedoch die Frage auf, wer das hätte machen sollen: „Ein Feuerwehrmann aus Husum oder aus Steenodde oder Hörnum, der wäre da tödlich seekrank geworden und hätte überhaupt nichts beschickt. Das hätte dann eine Einsatzgruppe sein müssen, die auf so etwas trainiert, ausgebildet und fortgebildet worden ist. Nun glauben sie bloß nicht, dass, wenn Sie da ein paar Feuerwehrleute in Uniform hinkarren, die da irgend etwas beschicken können. Die können gar nichts.“²³² Das Mittel der Wahl wäre gewesen, zu löschen, von außen zu kühlen, Wasser herüberzupumpen, die Wärme, die Hitze abzuführen, um dann zu erreichen, dass man die Reise so weit fortsetzen kann, dass man einen sicheren Liegeplatz, einen Nothafen oder weitere Hilfe bekäme. Man hätte „sicherlich auch mit Rauchentwicklung und Gasentwicklung noch ein ganzes Stück fahren können. Das haben sie nicht getan“.²³³ Die Auskunftsperson Lütje verwies darauf, dass es Spezialausrüstung, Spezialausbildung und Spezialprogramme für Feuerwehren an der Küste gebe, die das gekonnt hätten. Es sei durchaus so, dass das gegangen wäre. „Aber all die Feuerwehren an der Küste (...), die hätten zwar gewollt, aber die hätten das nicht gekonnt, weil sie dazu nicht ausgebildet sind. Aber in Cuxhaven, Brunsbüttel und Kiel gibt es Feuerwehren, die können das.“²³⁴

(3) Bilanzierung zum eventuellen Umspannen der „Ruby XL“

Hinsichtlich der Bitte des niederländischen Schleppers „Wouter“ am Morgen des 26.10.1998 um 09:40 Uhr, die „Ruby XL“ von der „Oceanic“ an die „Wouter“ zu übergeben, führt die Auskunftsperson Zacher folgendes aus: „Es ist sehr oft moniert worden: Warum habt ihr als ZMK, als Wasser- und Schifffahrtsamt Cuxhaven die ‚Oceanic‘ nicht auch zur ‚Mellum‘ geschickt? Ich kann es hier nur wiederholen: Ich empfinde es auch heute noch als unverantwortlich oder würde es als unverantwortlich empfinden, wenn ich diese Weisung gegeben hätte beim Feuerschiff ‚Elbe‘ bei Windstärke 7 bis 8 und 3 bis 4 m See, der ‚Oceanic‘ zu sagen: Schmeißt die ‚Ruby XL‘ los!“²³⁵ Wenn mit diesem Schiff in der Außenelbe auf Neuwerk beziehungsweise auf Scharhörner Riff etwas passiert wäre, dann wären erheblich größere Mengen Öl ins Wasser gelangt, als es bei der ‚Pallas‘ passiert ist.“²³⁶

²³⁰ Lütje, AProt. 3, S. 45.

²³¹ Lütje, AProt. 3, S. 45.

²³² Lütje, AProt. 3, S. 45.

²³³ Lütje, AProt. 3, S. 46.

²³⁴ Lütje, AProt. 3, S. 46.

²³⁵ Zacher, AProt. 10, S. 33.

²³⁶ Zacher, AProt. 10, S. 33, 34.

Diese Auffassung vertrat auch der Kapitän der „Neuwerk“, die Auskunftsperson Körner, hinsichtlich eines möglichen Umspannens durch sein Schiff. In der Elbmündung 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.“²³⁷

Anders sah dies allerdings der Kapitän der „Oceanic“, die Auskunftsperson Pohl. Seiner Meinung nach war es nicht sinnvoll, die „Ruby XL“ nach Bützfleth zu schleppen. „Wir hätten sie spätestens in Brunsbüttel abgeben können. Da waren die Wetterverhältnisse ausreichend gut, um sie an kleinere Schlepper zu übergeben. Es hat uns einigermaßen gewundert, dass man uns bis Bützfleth damit hochgeschickt hat.“²³⁸

cc) Montag, 26. Oktober 1998, ab Beginn der Schleppversuche um 17:00 Uhr

(1) Bilanzierung der verspäteten Alarmierung vorhandener Einsatzkräfte

Die Wetterverhältnisse spielten auch in der Aussage der Auskunftsperson Hummel hinsichtlich des Hubschraubereinsatzes im Laufe des 26.10.1998 eine große Rolle. Alles wäre dann „zeitlich versetzt früher geschehen, wenn der Hubschrauber statt um 15 Uhr soundso viel schon um 11 Uhr gekommen wäre. Er ist ja schon vormittags angefordert worden (...) Dann hätten Sie das Ganze vier Stunden früher gehabt. Sie wären dadurch - dafür kann natürlich keiner - in dieses Wetterfenster hineingerutscht und hätten das, was sie nachher nicht mehr machen konnten, weil das Schiff so früh in die Grundseen kam und wie wahnsinnig rollte, noch machen können.“²³⁹

Eine ähnliche Auffassung vertrat der Kapitän des erst am 27.10.1998 eingesetzten Hochseeschleppers „Oceanic“, die Auskunftsperson Pohl. Er ging in seiner Aussage vor dem Ausschuss davon aus, „dass es zwischen dem 26. und dem 27. während dieses Wetterlochs eine gute Möglichkeit gegeben hätte, den Havaristen einzufangen und eine sichere Verbindung herzustellen, speziell da er noch ein bisschen weiter ab von Land war und man dafür länger Zeit gehabt hätte.“²⁴⁰

Ebenso vertrat die Auskunftsperson Gillert, Leiter der Feuerwehr Cuxhaven und Einsatzleiter der Feuerwehrgruppe, die vor Ort abgesetzt wurde, vor dem Ausschuss - auch hinsichtlich der Brandbekämpfung - die Auffassung, dass am 26.10.1998 acht Stunden Zeit verloren gegangen seien. Vorher „hätten wir den größten Erfolg gehabt, das Schiff zu kriegen. Das will ich so behaupten. Ob eine Schleppverbindung notwendig gewesen wäre, sei auch noch dahin gestellt. Mit den richtigen Leuten, mit der Schiffsbesatzung und einem Nautiker hätte man das

²³⁷ Körner, AProt. 22, S. 18.

²³⁸ Pohl, AProt. 20, S. 24.

²³⁹ Hummel, AProt. 4, S. 20.

²⁴⁰ Pohl, AProt. 20, S. 16.

Schiff in Fahrt bringen können. Wenn es in Fahrt ist, Feuerwehr draufsetzen, dann Maschinenraumschott fluten, und das Schiff hätten wir nach Cuxhaven fahren können“.²⁴¹

(2) Bilanzierung des Schleppversuches der „Neuwerk“ sowie der Hubschrauberkapazität

Auf die Frage, warum bei dem missglückten Schleppversuch der „Neuwerk“ nicht der Notstopp betätigt wurde, damit die Schraube nicht das Schleppseil hineinzieht, antwortete der Kapitän der „Neuwerk“, die Auskunftsperson Körner: „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.“²⁴²

Die Auskunftsperson Körner bilanzierte ferner die Hubschrauberkapazität während des Einsatzes der „Neuwerk“. Nach seiner Auffassung reichte ein Hubschrauber aus: „Er hatte letztlich nur die Aufgabe, die Leute übersetzen. 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.“²⁴³

Für den Kapitän des Feuerlöschbootes „Kiel“, der Auskunftsperson Niklas, war es unbegreiflich, dass bei den Schleppversuchen eine Polypropylenleine verwendet wurde: „Das ist ja wie ein Gummiband.“²⁴⁴

Auch die Auskunftsperson Pohl, dessen Schiff, die „Oceanic“, erst am 27.10.1998 vom ZMK zur „Pallas“ beordert wurde, kritisierte die Schleppversuche mit der Polypropylenleine: „Wären wir früher vor Ort gewesen, hätte ich sicherlich vorgeschlagen, dass wir versucht hätten, ein Drahtgeschirr herüberzubringen, weil ganz klar ist, dass diese Polypropylenleinen sich als Schleppgeschirr nicht eignen, ganz definitiv nicht.“²⁴⁵

Ebenso beurteilte die Auskunftsperson Wibel von der Gemeinnützigen Gesellschaft für angewandten Umweltschutz und Sicherheit im Seeverkehr mbH (GAUSS) vor dem Ausschuss die Herstellung einer Schleppverbindung, vor allen Dingen bei dem Wetter, mit Hilfe von Polypropylenleinen als sehr kritisch.²⁴⁶ Es gebe bestimmt bessere Arten und Weisen, insbesondere dann, wenn man das entsprechende Gerät und

²⁴¹ Gillert, AProt. 10, S. 90.

²⁴² Körner, AProt. 22, S. 22.

²⁴³ Körner, AProt. 22, S. 24.

²⁴⁴ Niklas, AProt. 8, S. 64.

²⁴⁵ Pohl, AProt. 20, S. 25.

²⁴⁶ Wibel, AProt. 4, S. 73.

das entsprechende Know-how vor Ort habe.²⁴⁷ Auf die Frage, ob es denkbar sei, dass angesichts des Seegangs und der Voraussetzung auf der „Pallas“ es nicht möglich gewesen sei, eine andere Schleppverbindung herzustellen, antwortete die Auskunftsperson Wibel: „Das kann ich mir nicht vorstellen. Wenn man es vorher versucht hat mit der ‚Neuwerk‘ und damit, fast vorm Ziel, es nicht geklappt hat, dann kann ich mir nicht vorstellen, dass es kurze Zeit später nicht möglich gewesen ist.“²⁴⁸ Hinsichtlich dieses gescheiterten Schleppversuches stellte Wibel einige Fragen: „Wie habt ihr die Leinenführung gemacht? (...) Welche Kräfte traten auf, die dazu führten, dass diese Königsrolle hier rausgebrochen ist und dann nachher dazu führte, dass auch die ‚Neuwerk‘ havariert ist? Warum traten diese Kräfte auf? Klemmte hier vorne der eigentliche Schleppdraht, der rübergeholt werden sollte, an der Klüse? Und wenn er dort klemmte: Hatte man das richtige Werkzeug dabei, um diesen Draht entsprechend rüberzuholen?“²⁴⁹ Für die Auskunftsperson Wibel war es nicht nachvollziehbar, warum an das Nylonseil keine Kette oder kein Drahtseil angebunden wurde, um das Drahtseil dann über die Winde des Schleppers wieder zurückzuholen. Die Auskunftsperson Wibel zu dieser Möglichkeit des Schleppens: „Ich bin der Meinung aufgrund meiner Kenntnisse und aufgrund der Informationen Dritter, dass so etwas auch um 20:00 Uhr möglich gewesen wäre. Spätestens am nächsten Morgen um 07:00 Uhr, als Büchsenlicht wieder war, hätte man so etwas machen können, um dann entsprechend, ich sage einmal, eine feste Verbindung herzustellen.“²⁵⁰

Einen anderen Aspekt in diesem Zusammenhang beleuchtete die Auskunftsperson Hellwinkel vom Nautischen Verein Nordfriesland. Es sei unterblieben, in der Nacht vom 26.10. zum 27.10. einen Hubschrauber bereitzustellen, um für die Aufgabe des Schleppens erneut ein Havaristenteam an Bord zu bringen. Hellwinkel hierzu: „Dies ist aus meiner Sicht führungsmäßig überhaupt nicht mehr nachvollziehbar, denn man wusste, dass die ‚Mellum‘ mit 80-mm-Polypropylen-Schleppleinen - die ja Behelfscharakter haben, weil das ‚Meerkatze‘-Team gar keine Stahlleinen überkriegt, die waren zu schwer - schleppte, und dass diese Behelfsschleppleinen 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 Leinen zusätzlich zu dem groben Seegang noch beeinflusst hat (...) Alle diese Dinge haben bei der Führung keine Vorsorge hinsichtlich der Verfügbarmachung und des Zurverfügungstellens geeigneter operativer Reserven auf Helgoland hervorgerufen (...) Es stand kein geeigneter Hubschrauber zur Verfügung. Es sind dann improvisierte Maßnahmen gemacht worden.“²⁵¹

Auch die Auskunftsperson Hummel kritisierte den Schleppversuch der „Mellum“ sowie die Hubschrauberkapazitäten. Die „Mellum“ hätte nach Aussage Hummels die „Pallas“ lieber rein in die Nordsee und weg von der Küste ziehen sollen.²⁵² „Wenn die beiden Polypropylenleinen der ‚Mellum‘ zwei bis drei Stunden länger gehalten hätten, wäre sie bis in den Schutz von Helgoland gekommen. Dann hätte da nichts stattgefün-

²⁴⁷ Wibel, AProt. 4, S. 73.

²⁴⁸ Wibel, AProt. 4, S. 73.

²⁴⁹ Wibel, AProt. 4, S. 71.

²⁵⁰ Wibel, AProt. 4, S. 74.

²⁵¹ Hellwinkel, AProt. 22, S. 76.

²⁵² Hummel, AProt. 4, S. 9.

den. Das ist auch mit sehr viel Pech verbunden gewesen. Sicherlich gibt es da Sachen, die nicht optimal gelaufen sind, zum Beispiel der Hubschrauber. Das ist ein ganz gravierender Punkt. Wer das zu vertreten hat, weiß ich nicht.²⁵³

Auch die Auskunftsperson Zacher ging in seiner Aussage auf die Hubschrauberkapazitäten ein: „Aus den Kapitänsberichten habe ich keine Schwachstellen erkennen können. Aber generell sind wir der Meinung, dass die Hubschrauberei ein Punkt ist, über den wir uns in der Zukunft unterhalten müssen, dass wir da schnellere, bessere Zugriffe bekommen.“²⁵⁴

Die Auskunftsperson Gerdes, Kapitän der „Meerkatze“, machte diesbezüglich den Vorschlag, „dass ein Einsatzkommando für solche Fälle an Land bereitsteht und dass auch ein entsprechendes Schleppgeschirr an Land bereitsteht“.²⁵⁵

Die Firma WIKING Helikopter Service GmbH in Hamburg machte im Schreiben vom 26. April 1999 an den Ausschuss auf ihre Hubschrauberkapazitäten aufmerksam:

„Als für den Flugbetrieb mit Hubschraubern über See zur Beförderung von Personen oder Sachen im Jahre 1975 zugelassenes Luftfahrtunternehmen haben wir am Flugplatz Wilhelmshaven-Mariensiel einen Flugbetrieb mit Zentraler Einsatzleitung und einen Luftfahrttechnischen Betrieb aufgebaut (...)

Der Flugbetrieb wie der Luftfahrttechnische Betrieb sind 24 Stunden, 365 Tage im Jahr einsatzbereit. Die Einsatzzentrale ist 24 Stunden besetzt und jederzeit ansprechbar.

WIKING betreibt doppelsturbinige Hubschrauber der Muster SIKORSKY S-76 A+ und S-76-B. Die Helikopter sind nach Instrumentenflugregeln (IFR) für den Tag- und Nachtbetrieb ausgerüstet und verfügen über eine Winde. Unsere Besatzungen setzen sich grundsätzlich aus zwei Berufspiloten und einem Techniker zur Bedienung der Winde zusammen.

Schwerpunkt der Aktivitäten ist der Seelotsenversetzdienst in der Deutschen Bucht, der im Auftrag des Bundesministers für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen durchgeführt wird. In diesem Dienst haben sich unsere Besatzungen besondere Qualifikationen bei Landungen oder Windenmanövern über Seeschiffen erworben. Von unseren durchschnittlichen 1.800 Schiffseinsätzen pro Jahr werden ca. 1.200 Manöver mit der Winde durchgeführt.

Zur Frage der Hebelasten teilen wir Ihnen mit, dass unsere Hubschrauber in der Lage sind, in der Innenkabine, deren Einrichtung sehr flexibel gestaltet werden kann, maximal 11 Personen oder 1.000 kg verlastbares Material zu transportieren. Mit der Winde können Gewichte von bis zu 272 kg gehoben oder gesenkt werden. Die Außenlastkapazität unserer SIKORSKY S-76 im Einsatz über See

²⁵³ Hummel, AProt. 4, S. 9.

²⁵⁴ Zacher, AProt. 10, S. 51.

²⁵⁵ Gerdes, AProt. 12, S. 22.

beträgt maximal 1.200 kg. Alle vorstehenden Nutzlastangaben können sich je nach Flugstrecke, Einsatzprofil, Jahreszeit, Wettergeschehen und schiffbaulichen Begebenheiten verringern.“²⁵⁶

(3) *Bilanzierung des Schleppfahrzeugeinsatzes*

In Bezug auf sein Schiff vertrat die Auskunftsperson Körner die Auffassung, dass die „Neuwerk“ für die Aufgabe des Schleppens als Not-schlepper sehr gut ausgerüstet sei.²⁵⁷

Eine andere Auffassung hierzu vertrat vor dem Ausschuss die Auskunftsperson Hummel, der sich auf ein Gutachten des Germanischen Lloyd bezog: „Auf dieser Basis bin ich der Auffassung, dass die ‚Neuwerk‘ und die ‚Mellum‘ sicherlich ausgezeichnete Mehrzweckschiffe sind, die aber, wie so oft, wenn man Fahrzeuge für viele verschiedene, an sich schon im einzelnen schwerwiegende Aufgaben ausrüstet, diese Multi-purpose-Schiffe, im einzelnen nicht mehr das Optimale leisten können. Das trifft meines Erachtens auch auf diese Schiffe zu (...) Ein solches Unglück kann täglich passieren. Dafür sind die beiden Schiffe meines Erachtens nicht geeignet. Jedes von ihnen hätte aber allein aufgrund des Pfahlzuges und der schleppgeschirrmäßigen Ausrüstung meines Erachtens die ‚Pallas‘ bergen können müssen.“²⁵⁸ (...) Das ist von der Schleppkapazität her mehr als ausreichend für ein Schiff, wie die „Pallas“ eines ist. Das sagt natürlich noch nichts aus. Ein guter Schlepper ist noch lange kein guter Berger. Da gehört noch ein bisschen mehr dazu.“²⁵⁹

Der Kapitän des Hochseeschleppers „Oceanic“, die Auskunftsperson Pohl, äußerte sich ähnlich. Bezüglich der „Mellum“ führte er aus, dass dieses Schiff durch ihr gesamtes Decksgeschirr ein bisschen behindert sei.²⁶⁰ Über die „Neuwerk“ sagte Pohl aus, dass dieses Schiff vom Konzept her sicherlich in der Lage sei, ein so relativ kleines Schiff wie die „Pallas“ abzuschleppen, auch von der Manövrierfähigkeit und der Einrichtung her.²⁶¹ Pohl ging dann jedoch auf die Besatzung der Schiffe ein: „Insgesamt muss man allerdings sagen, dass Ihnen das Schiff allein nichts nützt, wenn Sie nicht auch ein gewisses Know-how in der Besatzung haben. Das sage ich jetzt nicht, um die Leute schlecht zu machen. Es ist aber einfach so, dass sie als Berger ein spezielles Know-how haben, dass sie auch am Markt verkaufen. Sonst könnte das jeder machen. Dazu gehören eben auch schon einmal Dinge, wie zum Beispiel zu wissen, wie man Geschirr auf einen Havaristen, der ohne Strom, ohne eigene Power treibt, herüberbringt, und zwar sicher. Das ist sicherlich ein Metier, in dem sich nur Berger auskennen und ‚normale Seeleute‘ weniger. Letztere sind damit auch einfach überfordert. Das heißt, Sie können sich den besten Schlepper der Welt bauen, aber wenn sie keine entsprechende Besatzung dafür haben, nützt Ihnen das Schiff gar nichts.“²⁶²

²⁵⁶ Umdruck 14/3328.

²⁵⁷ Körner, AProt. 22, S. 8./15.

²⁵⁸ Hummel, AProt. 4, S. 12.

²⁵⁹ Hummel, AProt. 4, S. 19.

²⁶⁰ Pohl, AProt. 20, S. 16.

²⁶¹ Pohl, AProt. 20, S. 16.

²⁶² Pohl, AProt. 20, S. 16, 17.

Nach Auffassung der Auskunftsperson Zahalka vom Verein Bremer Seeversicherer e.V. sei die „Oceanic“ eigentlich das beste, was in Deutschland zu bieten sei, wenn es um Katastrophenschutz und um Schleppen von großen Schiffen gehe. Die „Oceanic“ sei vor kurzem bei einem neuen Pfahlzugtest mit 180 t Pfahlzug im tiefen Wasser zertifiziert worden.²⁶³

(4) Bilanzierung der Beorderung der „Oceanic“ zu ihrer Station Helgoland sowie zur Arbeit des Zentralen Meldekopfes

Der Kapitän des Hochseeschleppers „Oceanic“, die Auskunftsperson Pohl, der mit seinem Schiff nach Erledigung des Schleppauftrages „Ruby XL“ auf Order des ZMK den niedersächsischen Hafen Bützfleth in Richtung seiner Station Helgoland verließ, vertrat die Auffassung, dass er direkt von Bützfleth zur „Pallas“ hätte beordert werden können. Ein Bergungsschlepper sei für 24 Stunden im Einsatz. „Die Zeit, die wir gebraucht hätten, um die Position zu erreichen - das wären einige Stunden gewesen - , hätte zumindest ausgereicht, um die Besatzung mit ausreichend Schlaf für den nächsten Einsatz zu versorgen.“²⁶⁴ Die „Oceanic“ hätte nachts um 03:00 Uhr vor Ort sein können, zwischen 02:00 und 03:00 Uhr am 27.10.1998, wenn sie direkt dahin beordert worden wäre.²⁶⁵ „In der Nacht vom 26. auf den 27. bewegten sich die Windstärken um zirka 6 Bft. Bei diesen Windstärken ist es durchaus noch möglich, zum Beispiel mit dem Schlauchboot eine Verbindung hinüber zu machen. Das hätte man unter den Umständen dann sicherlich riskieren können.“²⁶⁶ Die Auskunftsperson Pohl zeigte sich nicht nur vor dem Ausschuss darüber befremdet, dass er nicht sofort zur „Pallas“ beordert wurde: „Also, ich habe nicht gesagt, dass mich das im nachhinein befremdet hat. Das hat uns schon befremdet, als wir uns in Bützfleth wieder klar gemeldet haben, klar für die Rückreise, weil wir eigentlich angenommen hatten, wenn ein derartig großes Problem auftritt, dass da zwei Bundesschiffe hin müssen, dass man uns zumindest vorsorglich dann dahin beordert. Also, wir waren schon in Bützfleth etwas irritiert darüber.“²⁶⁷

Die Auskunftsperson Hummel bezeichnete die Besatzung der „Oceanic“ vor dem Ausschuss als professionelle Berger, welche drei Wachensysteme an Bord hätten und immer Seewache gingen, egal wo sie seien. Die Frage, ob nach einer durchgeführten Schleppung einem Schlepper zunächst einmal eine Ruhepause verordnet werde, beantwortete Hummel mit Nein und führte weiter aus: „Wenn Sie darauf anspielen, dass die ‚Oceanic‘ direkt von der ‚Ruby XL‘ zur ‚Pallas‘ hätte fahren können, dann würde ich diese Frage mit ja beantworten.“²⁶⁸

Anders sah dies der Leiter des ZMK, die Auskunftsperson Zacher. Er rechtfertigte die spätere Beorderung folgendermaßen: „Wir haben eine Aufgabe zu erfüllen in der ganzen Deutschen Bucht. Wenn wir das mit drei Einheiten tun und schon zwei Einheiten an einem Havaristen haben, dann behalte ich vorsichtshalber doch den dritten ein bisschen in Reserve (...) Natürlich, wenn wir das Schiff gebraucht hätten, hätte ich keinen Moment gezögert, zu sagen: Und wenn ihr noch so müde seid, ihr fahrt dahin! Aber etwas zu erzwingen, darin sehe ich keinen Sinn,

²⁶³ Zahalka, AProt. 22, S. 40.

²⁶⁴ Pohl, AProt. 20, S. 17.

²⁶⁵ Pohl, AProt. 20, S. 21.

²⁶⁶ Pohl, AProt. 20, S. 25.

²⁶⁷ Pohl, AProt. 20, S. 27.

²⁶⁸ Hummel, AProt. 4, S. 15.

auch jetzt nicht. Deshalb haben wir gesagt: ‚Oceanic‘, es könnte bei Wangerooge oder sonst wo etwas passieren, im Moment bleibst du über Nacht in Helgoland!“²⁶⁹

Auch hielt es die Auskunftsperson Zacher nicht für sinnvoll, irgendwie Leute zum Löschen an Bord zu geben, da man diese gefährdet hätte. „Das einzige, was zu machen war und zu vertreten war, war eine Schleppverbindung herzustellen und dafür allerdings alles aufzuwenden an Einsatz, an Manpower, an Material, was möglich war. Das ist getan worden.“²⁷⁰

Darüber hinaus sagte die Auskunftsperson Zacher allgemein über die Arbeit des ZMK aus: „Wir machen viele Dinge, die wir vielleicht gar nicht hätten machen sollen oder brauchen oder sogar manchmal dürfen. Das halten wir so, wie es Herr Höcherl damals gesagt hat: Ich kann nicht immer mit dem Grundgesetz unter dem Arm umherlaufen. Wir machen das, was pragmatisch sinnvoll ist.“²⁷¹

Die Auskunftsperson Zacher konnte von den grundsätzlichen Dingen her nicht erkennen, dass etwas falsch gelaufen sei.²⁷² Auch der Reeder der „Pallas“ habe sich durch die Beauftragung des englischen Schleppers „Alex Gordon“, der zuvor für die „Ruby XL“ vorgesehen worden sei, nicht verweigert. Die Auskunftsperson Zacher führte dazu aus: „Was der Reeder getan hat, war gut. Uns hat das herzlich wenig gekümmert, insofern: wir haben nicht deshalb gesagt, wir warten jetzt auf den, sondern wir haben unser Geschäft durchgeführt. Sowohl bei der ‚Ruby XL‘ haben wir gesagt: Wir fahren sogar 30 sm in das holländische Gebiet hinein. Und wir haben nicht lange gefragt, ob wir das durften oder nicht durften. Wir haben es getan. Es war Not am Mann. In der gleichen Weise haben wir uns bei der ‚Pallas‘ verhalten. Da war auch nicht die Frage, ob wir den einen gern mochten oder nicht oder ob der einen Auftrag hatte, sondern wir sind mit den verfügbaren Mitteln - - In dem Fall sind wir zu einer Lösung gekommen, die wir aus der Situation heraus für richtig hielten.“²⁷³

Dem Umweltminister des Landes Schleswig-Holstein, der Auskunftsperson Steenblock, erschien das mit dem Reeder vereinbarte Bergungskonzept und Brandbekämpfungskonzept in der Situation der Beauftragung durch den Reeder als richtig.²⁷⁴

dd) Schlepp- und Bergungsversuche am Dienstag, 27. Oktober 1998

Die Auskunftsperson Hellwinkel kritisierte vor dem Ausschuss die fehlenden Hubschrauberkapazitäten am Dienstag, dem 27.10.1998: „Auch die Firma WIKING Service ist nicht angefordert worden. Es sind also weder operative Reserven geeigneter Hubschrauber auf Helgoland bereitgehalten worden, spätestens ab dem 27.10. am frühen Morgen, besser noch ab der Nacht, und es ist auch nicht die in Wilhelmshaven

²⁶⁹ Zacher, AProt. 10, S. 46.

²⁷⁰ Zacher, AProt. 10, S. 35.

²⁷¹ Zacher, AProt. 10, S. 49.

²⁷² Zacher, AProt. 10, S. 38.

²⁷³ Zacher, AProt. 10, S. 38.

²⁷⁴ Steenblock, AProt. 6, S. 15.

verfügbare Firma eingesetzt worden (...) Insofern ist die Schlussfolgerung, dass die Hubschrauber-Einsatzplanung, - Vorbereitung und - Durchführung (...) schlicht laienhaft gehandhabt worden ist. Oder sie ist von unendlicher Nachlässigkeit gekennzeichnet. Sie hat zu einem vielstündigen Verlust an Zeit geführt (...) 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.²⁷⁵

Der Kapitän der „Mellum“, die Auskunftsperson Diekhoff, vertrat die Auffassung, dass die Bergung hätte früher geschehen müssen, zum Beispiel unter Sylt. Nachdem die „Oceanic“ beordert wurde, habe es kein Rankommen mehr gegeben.²⁷⁶

ee) Schlepp- und Bergungsversuche am Mittwoch, 28. Oktober 1998

Die Auskunftsperson Pohl begründete vor dem Ausschuss die Ablehnung des Angebots des Kapitäns der „Meerkatze“ am Morgen des 28.10.1998, den Searider der „Meerkatze“ einzusetzen mit dem Ziel, einen laufenden Schäkel über die Ankerkette der „Pallas“ zu bekommen, um entweder an der Kette entlang zu laufen und auf der Kette anzufangen, zu schleppen, beziehungsweise die Kette auf das Heck der „Oceanic“ zu kriegen, um sie abzubrennen und ein Schleppgeschirr darauf zu befestigen: „Wir haben (...) festgestellt, dass wir sehr dicht an die ‚Pallas‘ hätten heranfahren müssen oder so, um an diese Kette heranzukommen. Zusätzlich hat uns der Kapitän der ‚Meerkatze‘ sein Boot, den sogenannten Searider angeboten, um eventuell eine Verbindung herüberzufahren. Das erschien mir aber zu kritisch, da dieses Boot für solche Einsätze nicht ausgerüstet ist. Dieses Boot hat in der Mitte eine Sitzbank. Es hat quasi keine Ladefläche. Wir hätten mindestens 4 ½ Zoll starken Schleppdraht von einigen Metern in das Boot hereinschießen müssen, damit wir genug Abstand vom Havaristen und von der Kette hätten halten können. Die Leute im Boot hätten sich in dem Geschäft auch auskennen müssen. Das heißt, unsere Schäkel, die wir benutzen, sind sicherlich den meisten Seeleuten nicht bekannt, sowohl von den Größenverhältnissen als auch vom Gewicht und vom Handling her. Sie hätten es nicht in ausreichend kurzer Zeit fertiggebracht, einen Draht überzuschäkeln, abgesehen davon, dass wir bei den Wetterverhältnissen mit Hartruder lagen und voller Maschinenkraft hätten auf der Stelle manövrieren müssen und eben der Aufenthalt im Heckbereich der ‚Oceanic‘ für so ein kleines Boot sehr kritisch ist. Aus diesem Grunde konnten wir das Angebot nicht wahrnehmen.“²⁷⁷

Die Auskunftsperson Gerdes war hier anderer Auffassung: „Mit dem Searider können wir bei so schlechtem Wetter immer noch fahren. Wir haben eben auch hinreichend Erfahrung aus unseren vorherigen Einsätzen, bei schlechtem Wetter mit dem Ding zu fahren. Es geht also, das auch erst eine dünne Leine unter der Ankerkette durchzuziehen. Man hätte gar nicht unten durchzufahren brauchen. Man hätte nur eine Schwimmblase daran hängen, unten durchtreiben lassen, auf der anderen Seite wieder aufnehmen und zum Schiff hinbringen müssen, und dieses andere Schiff hätte dann wieder eine stärkere Leine oder hinterher einen ziemlich starken Draht zu sich hinüberziehen müssen, und

²⁷⁵ Hellwinkel, AProt. 2, S. 77.

²⁷⁶ Diekhoff, AProt. 14, S. 30.

²⁷⁷ Pohl, AProt. 20, S. 9, 10.

die beiden Schiffe wären dann etwas zusammengefahren und hätten diese stärkere Leine, den Draht, unter der Ankerkette (...) bis zum Anker hin durchziehen können. Und an den Ankerflunken hätte sich der Draht ja verhakt. Dann hätten diese beiden Schiffe (...) den Anker hochhieven können - der Draht wäre immer noch fest gewesen - und hätten das Ganze damit von der Küste wegschleppen können.“²⁷⁸

Zu diesem Vorschlag führte der Kapitän der „Mellum“, die Auskunftsperson Diekhoff, aus: „Das wäre ein äußerst gefährliches Spiel gewesen. Denn wir hätten im vorderen Bereich der ‚Pallas‘ operieren müssen (...) Wenn man mit dem Schleppvorlauf die Ankerkette unterfährt, kommt man zwangsläufig irgendwann an den Anker. Beide Schiffe hatten Probleme mit der Kursstabilität. Das hätte geheißen: Der Schleppvorlauf hätte auf den scharfen Kanten zwischen Ankerschaft und Ankerschulterstück immer hin- und hergerieben. Es wäre absehbar gewesen, dass der ganze Kram zusammengebrochen wäre (...) Der Anker bzw. der Ankerschaft des Schulterstücks wäre (...) oder der Schleppvorlauf wäre durchgescheuert. Denn es wirken ja enorme Kräfte (...) Das wäre nichts gewesen (...) Was noch schlimmer ist: Die Schiffe hätten nicht so fahren können, dass wir die Schiffe innerhalb von 20 m hätten halten können. Dann hätten wir die Schleppbirne mitsamt dem Schäkel durchgezogen, und dann hätte es bestimmt geknallt.“²⁷⁹ Des Weiteren führte die Auskunftsperson Diekhoff aus, dass man mit einem auf Grund liegenden Anker nicht schleppen könne: „Das wäre eine Möglichkeit gewesen, wenn die ‚Pallas‘ nicht betretbar gewesen wäre. Aber auch dann hätte ich es noch mit einem anderen Stropp versucht. Aber auch das war am Morgen des 28. nicht möglich, weil die Kette einfach zu stark schlug. Das wäre eine Möglichkeit gewesen, wenn es ruhig gewesen wäre und wir einen Stropp unter dem Anker durchgekriegt hätten. Dann hätten wir den Anker an Deck gekriegt, den Anker abgeschweißt und den Schleppdraht direkt in die Ankerkette schäkeln können. Das wäre auch gut gewesen. Aber so blieb uns gar keine andere Möglichkeit, als das schwere Schleppgeschirr am Morgen des 28. rüberzukriegen, um die ‚Pallas‘ von der Wattkante wegzubringen.“²⁸⁰

Die Auskunftsperson Gerdes, Kapitän der „Meerkatze“, hielt es für risikoreich, den Anker der „Pallas“ am 28.10.1998 durchzubrennen: „Für mich hatte man zu der Zeit alle Zeit der Welt, wenn man gewollt hätte, das Ganze noch einmal zu sichern und das Schiff noch einmal anzufassen, auf der Stelle zu halten und den Anker zu entlasten. Das hätte man auch machen können. Aber den Anker abzubrennen und das Schiff so anzuschleppen, das war für mich unverständlich.“²⁸¹

ff) Schlepp- und Bergungsversuche am Donnerstag, 29. Oktober 1998

29.10.1998, 09:00 Uhr: „Pallas“ sitzt fest, Abschleppversuche sind vergebens.²⁸² Dazu die Auskunftsperson Hummel: „Ich kann nicht beurteilen, ob zu dem Zeitpunkt überhaupt noch realistische Aussichten bestanden haben, das Schiff da wieder runter zu kriegen. Wenn dem so war

²⁷⁸ Gerdes, AProt. 12, S. 13.

²⁷⁹ Diekhoff, AProt. 14, S. 33.

²⁸⁰ Diekhoff, AProt. 14, S. 34.

²⁸¹ Gerdes, AProt. 12, S. 25.

²⁸² Hummel, AProt. 4, S. 9.

(...), dann ist es natürlich sinnvoll, die Schleppverbindung in jedem Fall bestehen zu lassen, um zu verhindern, dass er immer wieder auftreibt, was er ja sonst tut. Wenn es aber so war, dass das Schiff sowieso schon verloren war und das Schiff derart festsaß und anfang, eingespült zu werden, was ja wohl zu irgendeinem Zeitpunkt auch der Fall gewesen ist, dann ist es praktisch egal.“²⁸³

c) Bilanzierung der Eingriffskonzepte bei der Brandbekämpfung

aa) Einsatzkräfte und Fahrzeuge zur Brandbekämpfung

Der Kapitän der „Mellum“, die Auskunftsperson Diekhoff, vertrat vor dem Ausschuss die Auffassung, dass sich die bundeseigenen Mehrzweckschiffe „Mellum“ und „Neuwerk“ für Löscharbeiten ideal anbieten würden. Diese Schiffe hätten bewiesen, dass sie in kürzester Zeit offene Feuer gelöscht haben. Der dunkle Qualm sei weitgehend weg gewesen, „wir hatten nur noch Weißqualm“.²⁸⁴

Der Kapitän des Feuerlöschschiffes „Kiel“, die Auskunftsperson Niklas, stützte die Auffassung der Auskunftsperson Diekhoff. Niklas sagte aus, dass der Einsatz der „Kiel“ am 26.10.1998 nicht sinnvoll gewesen wäre: „Am Anfang, nachdem das erste Mal die ‚Mellum‘ und die ‚Neuwerk‘ dort hingelaufen sind, waren zwei Schiffe da. Ich weiß nicht, was da noch mehr sollten (...) Denn ich meine, die haben ja etwas gebracht. Es wird ja nirgends geschrieben, dass sich der Bootsmann von der ‚Neuwerk‘ mit dem Hubschrauber auf den brennenden Frachter vorn hat abseilen lassen, der den Anker geschmissen hat - das erste Mal!“²⁸⁵

Der Leitende Branddirektor der Feuerwehr Hamburg, die Auskunftsperson Peer Rechenbach, ging in seiner Aussage vor dem Ausschuss zunächst auf die Brandbekämpfung durch die vorhandenen Feuerwehren ein. Er führte aus, dass die Feuerwehren Bremen, Bremerhaven, Cuxhaven, Brunsbüttel, Kiel, Flensburg und Lübeck neben der Feuerwehr Hamburg ebenso gut in der Lage seien, sachgerechte Hilfe zu leisten.²⁸⁶ Darüber hinaus würde die Auskunftsperson Rechenbach nicht die Auffassung teilen, dass eine Schiffsbrandbekämpfung wie bei der „Pallas“ nur durch Experten der Bundeswehr, nicht aber durch Experten der Feuerwehr, durchzuführen sei.²⁸⁷

Außerdem machte die Auskunftsperson Rechenbach in ihrer Aussage darauf aufmerksam, dass es in der Ostsee zwei hochseetaugliche Löschboote, jedoch „in der Nordsee null“²⁸⁸ gebe und ging dann auf die „Mellum“ ein: „Ich kann von der ‚Mellum‘ als Arbeitsplattform aus arbeiten, kann mir eine Wasserversorgung aufbauen, kann Schaummittel heranzuführen und kann meine Ausrüstung mit dem Kranausleger auch an Bord eines Havaristen bringen. Dies ist möglich. Ob ich deshalb unbedingt eine eigene Löschbootplattform brauche, das weiß ich nicht.“

²⁸³ Hummel, AProt. 4, S. 9.

²⁸⁴ Diekhoff, AProt. 14, S. 30.

²⁸⁵ Niklas, AProt. 8, S. 65.

²⁸⁶ Rechenbach, AProt. 4, S. 29.

²⁸⁷ Rechenbach, AProt. 4, S. 30.

²⁸⁸ Rechenbach, AProt. 4, S. 37.

Darüber kann man diskutieren und streiten.²⁸⁹ Verwundert zeigte sich Rechenbach darüber, dass er am 10. November 1998 den Hinweis auf das Feuerlöschschiff „Kiel“ geben musste: „Das hat uns etwas gewundert.“²⁹⁰

Weiterhin stellte die Auskunftsperson Rechenbach die Möglichkeiten der Brandbekämpfung durch die „Kiel“ dar: „Mit dem Schiff ‚Kiel‘ kann man (...) mehr kombinieren, weil es sowohl Ölschadensbekämpfung als auch Brandbekämpfung machen kann. Dort war es zu dem Zeitpunkt, als wir den (...) Hinweis auf die ‚Kiel‘ gegeben haben, schon so, dass die ‚Mellum‘ nicht mehr so arbeiten konnte und auch nicht das leisten konnte, was die ‚Kiel‘ leisten konnte. Hinzu kommt, dass Sie auf der ‚Kiel‘ dann natürlich auch eine Feuerwehrbesatzung oder eine mit der Feuerwehr verheiratete Besatzung haben, die bezüglich der Brandbekämpfung dann ein eingespieltes Team darstellt.“²⁹¹ Die Arbeitsbasis von „Mellum“, „Scharhörn“ und ähnlichen Schiffen sei als Basisausrüstung zwar ausreichend, dies schließe jedoch nicht aus, dass die Möglichkeiten der „Kiel“ besser sind.²⁹² Des Weiteren ging die Auskunftsperson Rechenbach in seiner Aussage auf die Löschboote der Hamburger Berufsfeuerwehr ein. Diese seien nicht seetauglich; „die können dort nicht hinfahren (...) Für die ist querab Brunsbüttel/Cuxhaven Schluss“.²⁹³

Auch der Leiter der Sonderstelle für Schiffssicherung in Neustadt/Holstein, die Auskunftsperson Lütje, ging in seiner Aussage vor dem Ausschuss auf die „Kiel“ und die Feuerwehren ein: „Dieses Feuerlöschschiff ‚Kiel‘ ist dort eingesetzt worden und hat gepumpt. Das Wichtigste war, wie viel tausend Tonnen der da in der Stunde gepumpt hat. Wenn dieses Feuerlöschschiff diese Pumpleistung auf das nicht mehr dichte, brennende Schiff gepumpt hätte, in freier See treibend, dann wäre dieses Schiff voll Wasser gepumpt worden, wäre instabil geworden, wäre umgekippt und würde jetzt nicht vor Amrum liegen, sondern auf der Amrum-Bank.“²⁹⁴

Zu den Feuerwehren führte die Auskunftsperson Lütje aus: „Nun habe ich hier zwei Feuerwehren genannt, auch deshalb, weil die bei uns in Neustadt, auf den hervorragenden Anlagen dort, mit ausgebildet worden sind. Das sind Feuerwehrkameraden aus Cuxhaven und Feuerwehrkameraden aus Brunsbüttel. Eine Gruppe von Einsatzkräften, zusammengestellt aus diesen beiden Wehren, wäre durchaus in der Lage gewesen, dort etwas zu tun, wenn das Verlasten, das Hinbringen, das Hinfliegen funktioniert hätte. Es hat ja auch (...) ein bisschen an Hubschrauberkapazität oder so gemangelt. Ich habe viel mit Kollegen gesprochen. Was brauchen wir? Wir brauchen eine Einsatzgruppe oder Einsatzgruppen. Wir brauchen Hubschrauberkapazität, und wir müssen beten, dass so etwas nicht wieder passiert. Wenn das passiert, brauchen wir das, was ich gesagt habe (...) Ein Mangel war es, dass es diese Gruppe so nicht gegeben hat und dass sie nicht eingesetzt worden ist.“²⁹⁵

²⁸⁹ Rechenbach, AProt. 4, S. 37.

²⁹⁰ Rechenbach, AProt. 4, S. 35.

²⁹¹ Rechenbach, AProt. 4, S. 38.

²⁹² Rechenbach, AProt. 4, S. 39.

²⁹³ Rechenbach, AProt. 4, S. 38.

²⁹⁴ Lütje, AProt. 3, S. 48.

²⁹⁵ Lütje, AProt. 3, S. 49.

bb) Brandbekämpfung in der Nacht von Sonntag, 25. Oktober 1998, auf Montag, 26. Oktober 1998

Die Auskunftsperson Lütje bilanzierte in seiner Aussage die Brandbekämpfungsmaßnahmen der „Pallas“-Besatzung: „Was für ein Ausmaß war dieser Brand auf der ‚Pallas‘? Es war zweifellos ein Großbrand, den die Besatzung so nicht hätte beherrschen können, auch wenn sie es denn versucht hat und weiterhin versucht hätte. Sie wäre diesen Verhältnissen nicht Herr geworden mit den an Bord vorhandenen Mitteln und Geräten, mit den an Bord vorhandenen Personen und mit dem Ausbildungszustand, sodass für die Besatzung - so wie sie dort an Bord war - mit diesen Verhältnissen die Lage aussichtslos war. Wenn Besatzungen Klein- und Mittelbrände nicht löschen können, nicht beherrschen können, dann gibt es auch großtechnische Anlagen. Auf der ‚Pallas‘ ist (...) eine CO₂-Anlage installiert gewesen, sodass eine Schiffsführung nach reiflicher Überlegung diese großtechnische Anlage - diese CO₂-Anlage - aktivieren wird (...) Dem Vernehmen nach ist diese CO₂-Anlage für den Laderaum aktiviert gewesen, leider erfolglos, denn es ist so, dass Sauerstoffreste erst verdrängt werden müssen (...) Hier ist also das geschehen und vorgenommen worden, was diese Besatzung tun konnte. Sie hat das Deck gekühlt - es sind ja auch Ladungsteile an Deck gestaut gewesen -, die hat sie versucht zu kühlen. Sie hat (...) als letzte Verzweiflungstat die CO₂-Anlage ausgelöst und musste erleben, dass dies alles zusammen erfolglos war. Hinzu kommt, wenn man eine CO₂-Anlage auf einem Seeschiff aktiviert (...), dann besteht immer die Gefahr, dass der angrenzende Maschinenraum, der auf dem gleichen Niveau, auf der gleichen Ebene liegt, auch mit CO₂ vollläuft, wenn nämlich das Maschinenraumschott nicht gasdicht ist (...) Dann besteht nämlich die Gefahr, dass auch der Maschinenraum nicht mehr zu begehen ist, dass dort keine Aktivitäten mehr ausgelöst werden können (...) Das mag auch ein Grund dafür sein, dass diese Besatzung das Schiff so schnell und in aller Eile verlassen hat, als dieses Angebot bestand.“²⁹⁶

Die Auskunftsperson Gillert, Leiter der Feuerwehr Cuxhaven, vertrat die Auffassung, dass es für die Besatzung besser gewesen wäre, an Bord zu bleiben. Die Aufbauten seien heil geblieben und man hätte dort aus der Deckung heraus die Holzstapel kühlen können.²⁹⁷ Weiter führte die Auskunftsperson Gillert aus: „Man hätte genauso gut, wenn es möglich gewesen wäre, die Laschketten durchtrennen können, das Schiff quer zur See legen, um dann auf der Luke zu den Aufbauten hin die Holzdecksladung von Bord zu befördern, um dann eine sogenannte Riegelstellung aufzubauen. Aber die Seeleute sind auch nicht in dem Maße brandschutztechnisch ausgebildet.“²⁹⁸

Die Auskunftsperson Lütje formulierte eine „Traumvorstellung (...), dass der Kapitän, der Chief-Ingenieur, dass zwei, drei, vier Leute an Bord bleiben und dass dann Personal von außen kommt und dass die dann zusammen das Schiff weiter fahren (...) Man hätte durch Kühlung, durch sinnvolle Belüftung und durch die Wahl eines machbaren Kurses dieses Schiff sicherlich weiter bewegen können. Man hätte nicht auf See den Laderaumbrand löschen können. Da wäre man am Ende des Lateins gewesen. Das hätte immer an einem Notliegeplatz (...) sicherlich auch tagelang gebraucht, dieses Feuer (...) zu löschen. Das ist nicht so ganz einfach. Auf See hätte das nicht geklappt. Sie müssen sich einmal vorstellen, das war Paketholz. Das Paketholz war eingepackt in Plastikfolie. Das ist Streichholzqualität, dieses Holz. Es ist knochen-

²⁹⁶ Lütje, AProt. 3, S. 38.

²⁹⁷ Gillert, AProt. 10, S. 83.

²⁹⁸ Gillert, AProt. 10, S. 84.

trocken.“²⁹⁹ Die Auskunftsperson Lütje verwies in diesem Zusammenhang auf das Problem der Notliegeplätze im Mündungstrichter Elbe: „Es geht immer: Ein brennendes Schiff in den Hafen, nur nicht bei uns; schiebt das irgendwo hin, nur nicht zu uns“³⁰⁰ (...) Der hätte sicherlich auf Reede Büsum vielleicht bearbeitet werden können. Aber besser natürlich und kompetenter: Elbe, Cuxhaven, Brunsbüttel. Kein Mensch ist auf die Idee gekommen, das Schiff an irgendeinen Westküstenplatz zu schleppen (...) Esbjerg wäre gegangen und Büsum wäre wahrscheinlich auch gegangen“.³⁰¹

Die Auskunftsperson Rechenbach hätte die „Kiel“ in der Nacht vom 25. auf den 26. Oktober in die Nordsee beordert³⁰²: „Ob ich sie dann brauche, ist eine zweite Sache, nur, die Feuerwehr arbeitet hier so: Erst einmal alarmieren und in Marsch setzen! Die ‚Kiel‘ braucht ein paar Stunden, bis sie da ist. Schlimmstenfalls schicke ich die Einsatzkräfte, die ich nicht brauche, zurück (...) Das ist eine bei der Feuerwehr durchaus übliche Verfahrensweise. Deswegen hätte ich die ‚Kiel‘ sofort in der Nacht alarmiert. Am einfachsten wäre es gewesen, sie am Montag sozusagen wieder nach Hause zu schicken, wenn das Feuer aus gewesen wäre.“³⁰³

Der Kapitän der „Kiel“, die Auskunftsperson Niklas, war hingegen nicht verwundert darüber, dass sein Schiff nicht in eine Art Voralarmbereitschaft versetzt wurde: „Es ist eigentlich üblich, dass man, wenn irgend etwas passiert, die ‚Kiel‘ nicht holt; denn das kostet ja Geld.“³⁰⁴

Für die Auskunftsperson Rechenbach wäre, als um 04:00 Uhr das Schiff führerlos war, weil die Besatzung abgeborgen wurde und um 22:00 Uhr die Meldung von der „Pallas“ gegeben wurde, dass alle Luken brennen würden, in dieser Frühphase die einzige Einsatzmöglichkeit gewesen³⁰⁵: „Das Selbstverständnis der Feuerwehr ist es, immer so schnell wie möglich handeln zu können. Das heißt, in der Sekunde, als die Meldung ‚Das Schiff brennt und wir verlassen das Schiff‘ eintraf, wäre ich gerne an Bord gegangen. - Ich meine damit die Feuerwehr schlechthin. - Die Chance, die möglicherweise auf der ‚Pallas‘ bestanden hätte: Das Schiff hat konstruktiv ein Doppelschott zwischen den Laderäumen und dem Maschinenraum. Diesen Bereich kann ich (...) relativ einfach als Trennungslinie zwischen Ladung und Schiffstechnik halten. Das heißt, durch die Vornahme weniger Rohre zur Kühlung und Brandbekämpfung im Innenangriff oder durch Flutung dieses Bereiches kann ich ausschließen, dass der Brand aus den Laderäumen in den Maschinenraum respektive in die Decksaufbauten hinein läuft. Mit dieser Maßnahme kann ich die Manövrierfähigkeit - in der Form: die Schiffstechnik bleibt funktionstauglich - erhalten. Wenn die Schiffstechnik funktionstauglich bleibt, kann ich, wenn ich entsprechend qualifiziertes Personal an Bord habe, mit dem Schiff weiterfahren. Diese Möglichkeit hätte ich an dem Montag gesehen. - Aus Hamburger Entfernung. Vor Ort sieht das manchmal schlimmer aus.“³⁰⁶

²⁹⁹ Lütje, AProt. 3, S. 42, 43.

³⁰⁰ Lütje, AProt. 3, S. 47.

³⁰¹ Lütje, AProt. 3, S. 50, 51.

³⁰² Rechenbach, AProt. 4, S. 35.

³⁰³ Rechenbach, AProt. 4, S. 39, 40.

³⁰⁴ Niklas, AProt. 8, S. 59.

³⁰⁵ Rechenbach, AProt. 4, S. 35.

³⁰⁶ Rechenbach, AProt. 4, S. 32.

cc) Brandbekämpfung ab Montag, 26. Oktober 1998

Weiter führte die Auskunftsperson Rechenbach aus: „Aber wenn es eine Chance gegeben hätte, hätte sie aus meiner Sicht nur an diesem Montag bestanden. Denn das war die obere Grenze dessen, was man überhaupt riskieren kann. Sie hätte, wenn, dann irgendwann im Laufe des Tages bestanden. Denn die Feuerwehr Cuxhaven ist mit Hubschraubern auf der ‚Mellum‘ abgesetzt worden, und vielleicht hätte im Laufe des Tages die Chance bestanden, sich auf den Havaristen abseilen zu lassen. Versucht hätte ich das mit meinen Einsatzkräften in jedem Fall.“³⁰⁷

Eine andere Auffassung diesbezüglich vertrat die Auskunftsperson Zacher. Er gratulierte dem Leiter der Cuxhavener Feuerwehr, der Auskunftsperson Gillert, dazu, dass dieser es am 26.10.1998 persönlich abgelehnt hatte, Feuerwehrleute an Bord der „Pallas“ zu geben, obwohl diese dazu wild entschlossen gewesen seien: „Noch weniger verstehe ich Aussagen, die sagen, man hätte die Feuerwehrleute viel früher, nämlich bevor ein sicherer schwimmender Untersatz stand-by da war, auf dieses Schiff herübergeworfen werden sollen. Kein Mensch kann nämlich sagen, wie wir die wieder heruntergekriegt hätten. Es wäre aus meiner Sicht unverantwortlich gewesen, Feuerwehrleute ohne Rettungsschiffe dabei auf den Havaristen herunterzugeben.“³⁰⁸

Die Auskunftsperson Gillert begründete seinen Entschluss, keine Feuerwehrmänner auf die „Pallas“ gegeben zu haben, folgendermaßen: „Auf einem quer zur See treibenden Schiff können wir als Feuerwehrmänner nicht arbeiten. Das heißt, wir müssen immer ein oder zwei Hände für uns selber haben und können gar nicht löschen, weil wir uns auf einem so wackeligen Schiff dann zu Tode schlagen würden (...); es würde also relativ schnell zu Unfällen kommen. Erst wenn ein Schiff in Fahrt ist, kann man dann wieder halbwegs vernünftig auf diesem Schiff arbeiten. Das Schiff muss dann aber (...) im Schlepp sein, weil es dann nicht mehr so weit überholt und wir dann auf dem Schiff auch arbeiten können.“³⁰⁹

Die Auskunftsperson Gillert kritisierte, man hätte am 26.10.1998 „doch etwas schneller spurten können (...) Sie haben gesehen, die Besatzung der ‚Meerkatze‘ ist auf dem Vorschiff abgesetzt worden. Genauso hätte man die Feuerwehrleute übersetzen können. Die Hubschrauberkapazitäten waren nicht ausreichend. Wir mussten unsere Feuerwehrleute in Cuxhaven stehen lassen. Wir hatten innerhalb einer halben Stunde zwölf Feuerwehrleute einsatzbereit, voll ausgerüstet (...) Das war vorhanden. Wir konnten nur sechs mitnehmen, weil nur sechs Rettungsmittel in dem SAR-Hubschrauber zur Verfügung standen. Die mussten nämlich erst eine Rettungsinsel suchen, damit sie uns wieder mitnehmen können. Die anderen sechs Leute hatten wir in Cuxhaven gelassen. Die haben auf den zweiten Hubschrauber gewartet, der nie

³⁰⁷ Rechenbach, AProt. 4, S. 33.

³⁰⁸ Zacher, AProt. 10, S. 34.

³⁰⁹ Gillert, AProt. 10, S. 84.

gekommen ist, weil der erste Hubschrauber vor Ort bleiben musste, um endlich eine Schleppverbindung aufzubauen. Sonst hätten wir dort auch nicht mehr zu löschen brauchen“.³¹⁰

Zu der Brandbekämpfung am Nachmittag des 26.10.1998 sagte der Kapitän der „Minden“, die Auskunftsperson Fischer, vor dem Ausschuss: „Die ‚Mellum‘ ging gleich an die ‚Pallas‘ ran, legte sich seitlich hin an die ‚Pallas‘, und die hat sich ja stundenlang nicht mehr gerührt, hat nur noch gelöscht, aus vier Rohren. Also, es lief wunderbar.“³¹¹

Der Geschäftsführer der DGzRS Bremen, die Auskunftsperson Klein, beschrieb die Löscharbeiten der DGzRS-Schiffe folgendermaßen: „Wir haben enorm schlechtes Wetter gehabt. Und dann noch Treffer zu erzielen, über eine größere Distanz - Sie sehen, der Strahl öffnet sich zu einem bestimmten Zeitpunkt. Und wenn dann starker Wind ist und Sie können nicht mit dem Wind schießen, kommt nichts mehr an.“³¹²

Eine umfangreiche Beurteilung der Löscharbeiten nahm die Auskunftsperson Gillert vor. Für ihn war „das völlig unverständlich, wie man dieses Schiff nicht mit Schaum löschen kann“³¹³ (...) Ich sehe den Fall jetzt so: Man hätte spätestens nach den ersten Schleppversuchen die Schleppversuche aufgeben müssen und der Brandbekämpfung den Vorrang einräumen müssen“.³¹⁴

Die Auskunftsperson Gillert kritisierte zudem die Brandbekämpfung nach dem ersten Aufliegen des Schiffes: „Also, Brand bekämpfen, das bedeutet, es vernünftig zu löschen und nicht mit 2.500 t Wasser pro Luke schwerer zu machen, dadurch noch schneller tiefer zu legen, dass es sich da eingräbt in diesen Sand. Sie müssen davon ausgehen, dieses Schwertschaummittel, das man im ersten Zugriff mit Wasser verwendet hätte, wäre einmal ein Netzmittel gewesen. Ein Zehntel des Wassers wäre nur eingebracht worden, und ein Großteil des ersten eingebrachten Wassers wäre verdampft (...) Von daher sehe ich nicht die Gefahr. Wenn man dieses Feuer langsam herunterkühlt, bei diesem ausgeglühten Schiff, hat das auch Vorteile, indem ich dann dieses Schiff mit Mittelschaum nachflute und dann mit einem entsprechenden Greifsystem das Schiff leichtere. Das heißt, bei dieser Löschmethode hätte man sich von oben nach unten zu den Tanks hinarbeiten können. Es hätten mehrere Möglichkeiten bestanden, es anders zu machen, als es die Holländer gemacht haben (...) Wenn man dort rechtzeitig mit diesem Lösungsverfahren in der Form begonnen hätte, wäre vermutlich gar kein Öl in die Laderäume hineingekommen, sodass ich das Holz hätte entsorgen können, indem ich das mit einem Greifsystem herauslade (...)“³¹⁵

³¹⁰ Gillert, AProt. 10, S. 102.

³¹¹ Fischer, AProt. 14, S. 44.

³¹² Klein, AProt. 4, S. 47.

³¹³ Gillert, AProt. 10, S. 87.

³¹⁴ Gillert, AProt. 10, S. 87, 88.

³¹⁵ Gillert, AProt. 10, S. 88.

2. Bilanzierung der Zusammenarbeit der Akteure

Einen großen Raum nahm ebenfalls die Bilanzierung der Zusammenarbeit der bei der „Pallas“-Havarie beteiligten Akteure durch die Auskunftspersonen vor dem Ausschuss ein. Auch hier orientiert sich die folgende Darstellung dieser Bilanzierungen an der zeitlichen Abfolge der „Pallas“-Havarie.

a) Sonntag, 25. Oktober 1998

Der Leiter der Seenotleitung Bremen (MRCC), die Auskunftsperson Fox, hielt es für ein Versäumnis des MRCC Aarhus, nicht sofort nach Empfang der Dringlichkeitsmeldung von Lyngby-Radio das MRCC Bremen informiert zu haben: „Es gibt eine Vereinbarung, ein Operational Agreement, zwischen der Seenotleitung in Bremen und dem MRCC in Aarhus, dass man bei Notfällen oder Fällen, die sich zu einem Notfall entwickeln können, im Grenzbereich, unabhängig von der Zuständigkeit, sich gegenseitig frühzeitig informiert³¹⁶ (...) Tatsache ist, zu dem Zeitpunkt war das Fahrzeug im dänischen SAR-Bereich. Es war eindeutig in der Zuständigkeit der Kollegen in Aarhus. Aber von meinem Verständnis her - und so handhaben wir das in Bremen auch - hätten wir unsere Kollegen informiert, einfach um den letzten Sachstand zu haben, auch wenn nichts erforderlich ist.“³¹⁷ Nach der „Pallas“-Havarie hatte die Auskunftsperson Fox ein Gespräch mit dem Leiter des MRCC Aarhus: „Wir sind uns einig geworden. Es ging einfach grundsätzlich um den Sachverhalt, dass auch im Grenzbereich, auch wenn die Zuständigkeiten geklärt sind, auch wenn nicht unmittelbar die Notwendigkeit besteht, sich gegenseitig zu helfen, es einfach auch eine Frage von Professionalität und guter Seemannschaft ist, sich gegenseitig auf dem Laufenden zu halten (...) Wir waren uns darüber einig, dass es erforderlich ist, dass das Personal in Aarhus auch entsprechend instruiert wird, grundsätzlich Meldungen weiterzuleiten, auch wenn aus Sicht des Zuständigen in dem Augenblick nicht unmittelbar die Notwendigkeit erkannt wird.“³¹⁸

Auch die Ministerpräsidentin des Landes Schleswig-Holstein, die Auskunftsperson Simonis, vertrat die Auffassung, dass die Zusammenarbeit mit den dänischen Stellen nicht hundertprozentig geklappt habe: „Offenbar sind die Informationen zu spät abgegangen oder zu früh eingekommen. Jetzt will ich niemandem Schuld zuweisen. Aber dass wir da was machen, verbessern müssen, ist klar. Jetzt ist nur die Frage: Eigentlich ist das ein internationales Abkommen, was da getroffen werden könnte. Das Land Schleswig-Holstein könnte bestenfalls beratend dabei sein. Ich denke aber, dass es gut wäre, wenn wir das in direkten, bilateralen Gesprächen - also Schleswig-Holstein und Dänemark - machen.“³¹⁹

Die Auskunftsperson Zacher sagte aus, dass in dem ganzen Kommunikationsstrang sicher Verbesserungen möglich und nötig seien.³²⁰

³¹⁶ Fox, AProt. 8, S. 11.

³¹⁷ Fox, AProt. 8, S. 12.

³¹⁸ Fox, AProt. 8, S. 19.

³¹⁹ Simonis, AProt. 28, S. 28.

³²⁰ Zacher, AProt. 10, S. 48.

b) Montag, 26. Oktober 1998, bis zum Eintreffen von „Mellum“, „Neuwerk“ und „Meerkatze“ beim Havaristen

Die Auskunftsperson Lang, Leiter der Such- und Rettungsleitstelle Glücksburg (RCC Glücksburg), bilanzierte in seiner Aussage vor dem Ausschuss die Zusammenarbeit mit den dänischen Behörden während der Rettung der „Pallas“-Besatzung: „Die Zusammenarbeit mit dem RCC Karup klappte kommunikativ und auch in dem Einsatz vor Ort (...) bekanntlicherweise sehr gut. Die Einsatzleitung war gut durchstrukturiert. Die Absprache zwischen den Hubschraubern vor Ort fand entsprechend statt. Die Einteilung der Aufgaben, die wahrzunehmen waren, wurde getroffen. Es war von unserer Seite in keiner Weise irgendwo etwas einzuwenden. Die Rettungsmaßnahmen liefen, als sie angeschoben waren, so ab, wie sie aus meiner Sicht eigentlich kaum hätten besser ablaufen können (...) Vom RCC Karup wurden in diesem Fall die ganzen bekannten Details und Tatsachen dementsprechend auch an das Personal in der RCC-Leitstelle Glücksburg weitergegeben. Die wesentlichen Dinge sind da, worum es sich handelt, die Art des Unfalls, wie viel Personen dabei betroffen sein könnten und welche Einsatzmittel zum Einsatz kommen werden. Das ist für die Hubschrauberbesatzung erst einmal das Wesentliche. Diese Angaben wurden uns gemacht. Während die Hubschrauberbesatzung selber bereits in der Luft war, kommen meistens dann auch die Folgeinformationen, wohin abgeborgene Personen gebracht werden sollen. Es dauert ja auch eine Weile, bis Krankenhäuser und dergleichen ausgemacht werden können. Diese Angaben erfolgen in der Regel dann an die Hubschrauberbesatzung in der Luft. Das ist auch hier dementsprechend erfolgt. Es wurde von den dänischen Kollegen festgelegt, dass sie nach Esbjerg gebracht werden, was dann auch passiert ist.“³²¹

Die Auskunftsperson Lang führte weiter aus, dass regelmäßige Besprechungen nach solchen Einsätzen nicht stattfänden: „Allerdings trifft man sich sehr wohl, über das Jahr gerechnet, das eine oder andere Mal. Es laufen auch immer SAR-Übungen ab, die multinationalen Charakter haben. Die Vor- und Nachbesprechungen zu diesen Übungen sind vom Zeitraum her bewusst auch immer ein bisschen länger angesetzt, sodass man Zeit hat, sich mit seinen Kollegen von links und rechts über die Manövriertätigkeit hinaus dementsprechend über aktuelle oder vergangene Fälle zu unterhalten, Verbesserungen anzusprechen und Sachen anzuschieben. Konkrete Besprechungen angesichts eines Einsatzes oder nach der Abhandlung eines Einsatzes finden aber nicht statt. Sollten aber Probleme aufgetaucht sein, dann sind wir sehr wohl Manns genug, zum Telefon zu greifen, um das mit dem dementsprechenden Counterpart auf der anderen Seite im direkten Gespräch auseinander zu dividieren. Das war in diesem Fall aber nicht erforderlich (...) Ich sehe keine Probleme, soweit wir betroffen waren, sprich: RCC Glücksburg und RCC Karup, also was den direkten Weg angeht, in den wir eingebunden sind.“³²²

Weiterhin erörterte die Auskunftsperson Lang die Frage, ob es nicht sinnvoller gewesen wäre, wenn das MRCC Aarhus direkt das MRCC Bremen informiert hätte, anstatt diese Meldungen vom MRCC Aarhus über das RCC Glücksburg nach Bremen weiterzuleiten: „Was sinnvoller ist und in welcher Abfolge wer wann wo benachrichtigt wird, ist eigentlich nur von sekundärer Bedeutung dahin gehend, dass erst einmal entscheidend ist, dass derjenige, der den Fall zu bearbeiten hat, seine Mittel dementsprechend hochfährt und sich dann, wenn er sagt: Meine Mittel reichen nicht aus, ich brauche Unterstützung!, in den Nachbarbereichen erst einmal an den wendet, der ihm die bestmögliche Unter-

³²¹ Fox, AProt. 8, S. 28.

³²² Lang, AProt. 8, S. 31, 32.

stützung gewähren kann. Das war in diesem Fall eben der Hubschraubereinsatz über RCC Glücksburg. Das im Nachhinein als Zweitweg MRCC Bremen darüber auch informiert wurde oder in den Fall mit einbezogen wurde, ist Informationsfluss, den man sich in Nachbarschaft gegenseitig schuldig ist.“³²³

Der Leiter der Seenotleitung Bremen, die Auskunftsperson Fox, machte in seiner Aussage vor dem Ausschuss auf Unterschiede zwischen deutscher und dänischer Seenotrettung aufmerksam: „Meiner Meinung nach ist die Zusammenarbeit in Deutschland zwischen dem militärischen SAR-Dienst und dem maritimen SAR-Dienst derartig gut, dass wir darum von unseren Nachbarn beneidet werden“³²⁴ (...) Auch wenn wir einen Hubschrauber hinausschicken, geht in der Regel ein Seenotkreuzer parallel heraus, und in der Regel heißt das, dass er auf halber Strecke wieder abgepiffen wird und unverrichteter Dinge wieder nach Hause muss. Das ist unser Verständnis, wie wir arbeiten. Wir wünschen uns, dass die Dänen es ähnlich machen und diese Auffassung teilen. Wir haben dieses Verständnis gemeinsam mit den Holländern und den Engländern. Wir arbeiten daran, dass dies mit den Dänen auch so funktioniert.“³²⁵

c) Montag, 26. Oktober 1998, Eintreffen der „Mellum“, „Neuwerk“ und „Meerkatze“ beim Havaristen

Der Auskunftsperson Rechenbach von der Hamburger Feuerwehr war aufgefallen, „dass eine erhebliche Zeitverzögerung zwischen der Information des Zentralen Meldekopfes in Cuxhaven und der dort ansässigen Feuerwehr, die für solche Fälle vorgesehen ist, stattgefunden hat. Nach meinen Informationen sind sieben Stunden vergangen, bevor die Feuerwehr seinerzeit informiert respektive alarmiert worden ist.“³²⁶

Die Auskunftsperson Zacher verwies auf die Zuständigkeiten des ZMK ab Montag, dem 26.10.1998: „Die ganze Maßnahme wurde von Cuxhaven aus geleitet, obgleich sich von Anfang an der Havarist im Hoheitsgebiet des WSA Tönning, unseres Schwesteramtes, befand. Der Hintergrund ist der, dass zwischen den Ämtern es eine Absprache gibt: Jeder tut das - auch im Bereich des anderen -, was er kann oder besser kann als die anderen. Tönning hat weder eine Radarüberdeckung in seinem Bereich (...) und Tönning hat vor allen Dingen nicht die schweren, großen Schiffe, die man braucht, um so etwas auf See zu handeln. Deshalb war klar, dass wir als Amtshilfe (...) tätig werden. Ich sage dass nur, damit niemand sagt: Der reißt sich da in Cuxhaven irgendwelche Dinge unter den Nagel, die ihm nicht zustehen. Die Kompetenz strompolizeilicher Art lag eindeutig bei Tönning. Aber wir haben sie für das Schwesteramt wahrgenommen - im vollen Einvernehmen -, weil Tönning es eben nicht machen konnte wegen der fehlenden Sachmittel.“³²⁷

Über die Frage, wer nach Eintreffen der „Mellum“, „Neuwerk“ und „Meerkatze“ so genannter On-Scene-Commander (OSC), also das den Einsatz leitende Schiff war, führte der Kapitän der „Neuwerk“, die Auskunftsperson Körner, Folgendes aus: „Es waren ja nur diese drei Schiffe

³²³ Lang, AProt. 8, S. 31.

³²⁴ Fox, AProt. 8, S. 13.

³²⁵ Fox, AProt. 8, S. 20.

³²⁶ Rechenbach, AProt. 4, S. 25.

³²⁷ Zacher, AProt. 10, S. 44.

vor Ort: ‚Meerkatze‘, ‚Neuwerk‘ und ‚Mellum‘. Ich hatte mich (...) mit dem Kapitän der ‚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 (...) Die Anfragen wurden speziell immer an mich gerichtet. Daraus schlussfolgerte ich, dass der Kapitän der ‚Meerkatze‘ wissen musste, dass ich On-Scene-Commander war³²⁸ (...) 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 klar³²⁹ (...) Wir haben es (...) 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.³³⁰

Der Leiter des ZMK, die Auskunftsperson Zacher, hielt es in diesem Zusammenhang für sinnvoll, die Absprache vor Ort den einzelnen Kapitänen zu überlassen, weil eine Lagebeurteilung von Land aus unmöglich sei. Bei Stellung zusätzlichen Personals sollte jedoch jemand die Aufgabe der Koordinierung vor Ort übernehmen.³³¹

Die Auskunftsperson Gerdes sagte über den OSC Folgendes aus: „Man kann die ganze Sache nicht von Land her steuern, wenn man das Ganze nicht vor Augen hat. Also ist eigentlich schon ein On-Scene-Commander notwendig, der dann aber auch diese Transparenz in der Information herstellt.“³³²

Zu dem ersten Hubschraubereinsatz im Rahmen der Amtshilfe am 26.10.1998 sowie weiteren Einsätzen der SAR-Hubschrauber an den Folgetagen sagte der Leiter des RCC Glücksburg, die Auskunftsperson Lang: „Was den Einsatz im Rahmen der Amtshilfe anbelangt, so kann ich ebenfalls sagen, dass die Kommunikation zwischen ZMK und unserer Dienststelle dahin gehend funktioniert hat, dass der ZMK wusste, dass ein Hubschrauber auf Anforderung zur Verfügung steht, und dass man den Anforderungen auch gerecht geworden ist, sobald sie an uns gestellt geworden sind, immer vorausgesetzt, dass das technisch machbar war, wobei ‚technisch machbar‘ in diesem Fall auch Witterungseinflüsse mit einschließt.“³³³ Die Auskunftsperson Lang sah in diesem Zusammenhang, zumindest was die Kommunikationsstrukturen anbelangt, keine Verbesserungsmöglichkeiten.³³⁴ „Wie die Entscheidungsgänge der Stellen, die dafür zuständig sind, laufen, dazu kann ich nichts sagen. Aber wir beurteilen nicht, und es fällt nicht in unseren Verantwortungsbereich, ob die Leute das machen können oder nicht. Wir transportieren sie in diesem Fall nur.“³³⁵

³²⁸ Körner, AProt. 22, S. 14.

³²⁹ Körner, AProt. 22, S. 29.

³³⁰ Körner, AProt. 22, S. 21.

³³¹ Zacher, AProt. 10, S. 75.

³³² Gerdes, AProt. 12, S. 18.

³³³ Lang, AProt. 8, S. 31.

³³⁴ Lang, AProt. 8, S. 31.

³³⁵ Lang, AProt. 8, S. 41.

Die Auskunftsperson Gerdes konnte vor dem Ausschuss nicht ganz nachvollziehen, warum der erste SAR-Hubschrauber im Rahmen der Amtshilfe nicht früher gekommen ist: „Wir haben einmal (...) das Angebot vom Zentralen Meldekopf bekommen, dass ein Hubschrauber zur Verfügung stünde, falls wir ihn bräuchten. Dann habe ich gleich zurückgegeben, dass sie (*die abgeborgene „Pallas“-Besatzung; der Bearbeiter*) wahrscheinlich keine Jakobsleiter für uns außenbords gehängt haben und dass wir den wahrscheinlich brauchten. Also wäre es doch richtig gewesen, den Hubschrauber sofort loszuschicken und nicht erst Feuerwehrleute einzusammeln und ihn erst dann loszuschicken. Dabei sind meiner Meinung nach wertvolle Stunden verloren gegangen.“³³⁶

Über die Verständigung zwischen den Leuten der „Meerkatze“ an Bord der „Pallas“ und der „Neuwerk“ sagte die Auskunftsperson 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 (...) 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 irgendetwas besprochen hat.“³³⁷ Es hätte nach Ansicht der Auskunftsperson Körner aber nicht geschadet, mit den „Meerkatze“-Leuten auf der „Pallas“ Funkkontakt gehabt zu haben.³³⁸

Der Kapitän des Fischereischutzbootes „Meerkatze“, die Auskunftsperson Gerdes, äußerte hingegen Kritik an der Besatzung der „Neuwerk“: „Auf der ‚Neuwerk‘ hat man meiner Meinung nach das Schiff nicht richtig behandelt oder man war - es ist ziemlich neu - mit dem Schiff nicht richtig vertraut.“³³⁹ Einerseits sei die Leinenführung von der „Neuwerk“ zur „Pallas“ „sehr, sehr schlecht“ gewesen.³⁴⁰ Andererseits, so die Auskunftsperson Gerdes weiter: „Die ‚Neuwerk‘ fuhr ständig hin und her. Ich kann ein solches Schiff normalerweise auf der Stelle halten, auch bei schlechtem Wetter. Das hat mich dabei gestört. Wenn wir jetzt auf UKW gesagt haben: Halte dein Schiff einmal ruhig! oder Hiev jetzt diese Leine! und Gib von der Leine lose!, dann kam erst einmal gar nichts oder mit erheblicher Verspätung. Das geht nicht bei so einer Sache! Das ist zu gefährlich. Es ist dann auch so gekommen, dass die Leine zu lose gelassen wurde. Durch den Wind ist sie über die andere Leine hinübergeschlagen, hat sich ein paar Mal herumgedreht. Die ‚Neuwerk‘ hat sich dann diese Leine in die Schraube gewühlt, hat angezogen, und dann ist die Leine gebrochen. Sie hat dann aus dem Havaristen noch so einen Königsroller (...), das ist ein Podest mit einer Rolle oben darauf, die umlenkt (...), aus dem Deck gerissen. Das war auch brandgefährlich für unsere Leute an Bord. - Das ist das, was ich eigentlich daran bemängle.“³⁴¹

³³⁶ Gerdes, AProt. 12, S. 24.

³³⁷ Körner, AProt. 22, S. 12.

³³⁸ Körner, AProt. 22, S. 20.

³³⁹ Gerdes, AProt. 12, S. 7.

³⁴⁰ Gerdes, AProt. 12, S. 11.

³⁴¹ Gerdes, AProt. 12, S. 11.

Des Weiteren kritisierte die Auskunftsperson Gerdes vor dem Ausschuss, dass sowohl die „Mellum“ als auch die „Neuwerk“ keine Aussetzvorrichtung für einen dem Searider vergleichbaren Beiboot an Bord haben. Dadurch seien „Mellum“ und „Neuwerk“ nicht in der Lage gewesen, ein Boot einzusetzen, was Gerdes als Mangel bei der Ausrüstung dieser Schiffe ansah.³⁴²

Der Kapitän der „Neuwerk“, die Auskunftsperson Körner, entgegnete der Kritik des Kapitäns der „Meerkatze“, der Auskunftsperson Gerdes, plötzlich nach vorne gefahren zu sein, Folgendes : „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 war. Jeder kann sich vorstellen, wenn eine Seite lose ist, dass nicht so viel Kraft aufkommen kann, dass irgendetwas herausgerissen ist.“³⁴³

Auch auf die Kritik des Kapitäns der „Meerkatze“, nicht sofort über UKW geantwortet zu haben, ging die Auskunftsperson Körner ein: „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 oder ob es weniger wichtig ist (...) Kapitän Gerdes (...) versuchte jedenfalls in die Situation so ein bisschen Stress reinzubringen. Deswegen habe ich unter Umständen nicht ausführlich geantwortet, wofür auch keine Zeit war³⁴⁴ (...) 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 auch nicht 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 der 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 klein halten. Wenn viele Fragen kommen, dann wird die Verwirrung unter Umständen noch größer.“³⁴⁵ Die Auskunftsperson Körner hatte den Eindruck, dass andere Dinge als die Anfragen der „Meerkatze“ eine höhere Priorität hatten.³⁴⁶

Zur Kommunikation allgemein unter den beteiligten Schiffen führte die Auskunftsperson Körner aus: „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

³⁴² Gerdes, AProt. 12, S. 21.

³⁴³ Körner, AProt. 22, S. 10.

³⁴⁴ Körner, AProt. 22, S. 17.

³⁴⁵ Körner, AProt. 22, S. 21.

³⁴⁶ Körner, AProt. 22, S. 21.

alle, die an dieser Aktion beteiligt waren, alles mit.³⁴⁷ Auch die Kommunikation mit dem Küstenwachzentrum habe nach Aussage der Auskunftsperson Körner gut geklappt.³⁴⁸

Eine andere Auffassung diesbezüglich vertrat die Auskunftsperson Gerdes. So habe die „Meerkatze“ durch andere Quellen mitbekommen, dass die „Mellum“ und die „Neuwerk“ auf einmal Sachen wussten, die die „Meerkatze“ nicht wusste: „Dass die ‚Alex Gordon‘ auf dem Weg zum 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 (...) Und auch von der Wasser- und Schifffahrtsdirektion, wenn nur ihre Schiffe benachrichtigt werden³⁴⁹ (...) 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 (...) nicht erreicht hat. Das war für mich nicht recht nachvollziehbar.“³⁵⁰

Der Kapitän des SRK „Wilhelm Kaisen“, die Auskunftsperson Pichlo, fühlte sich durch die „Mellum“ und andere Behördenfahrzeuge hinsichtlich der Aufgaben der Kühlung beziehungsweise des Löschens der „Pallas“ ausreichend informiert und hatte den Eindruck, dass die Kommunikation vor Ort stimmte.³⁵¹

Auch beim Abbergen der „Meerkatze“-Leute von Bord der „Pallas“ habe es nach Aussage der Auskunftsperson Gerdes wahrscheinlich ein Kommunikationsproblem gegeben: „Die ‚Neuwerk‘ fuhr noch neben der ‚Pallas‘ her und hat die ganze Zeit Wasser daraufgesprüht. Das war auch ganz gut so. Okay. Ich habe sie dann gebeten, damit aufzuhören, solange wir unsere Leute abbergen. Sie drehte dann auch erst ab. Als der Erste Offizier die Lotsentreppe, die Jakobsleiter, festmachen wollte, drehte das Schiff auf einmal wieder darauf zu und pustete mit dem Wassermonitor beinahe den Ersten Offizier von Deck. Das war dann auch etwas schlechte Seemannschaft für mich.“³⁵²

Der Kapitän der „Mellum“, die Auskunftsperson Diekhoff, vertrat die Auffassung, dass das ZMK Cuxhaven für den Fall des Bruches der Polypropylenleine bereits zu einem früheren Zeitpunkt hätte Hubschrauberunterstützung anfordern müssen.³⁵³

d) Dienstag, 27. Oktober 1998, ab Eintreffen der „Alex Gordon“ und „Oceanic“

Für den Kapitän des am 27.10.1998 um 09:30 Uhr eintreffenden Hochseeschleppers „Oceanic“, die Auskunftsperson Pohl, „war unklar, wer da On-Scene-Commander war, weil wir (...) nur über die Kenntnisse von unserem Verkehr mit dem ZMK informiert sind, ich aber nicht weiß,

³⁴⁷ Körner, AProt. 22, S. 18.

³⁴⁸ Körner, AProt. 22, S. 18.

³⁴⁹ Gerdes, AProt. 12, S. 12.

³⁵⁰ Gerdes, AProt. 12, S. 12.

³⁵¹ Pichlo, AProt. 12, S. 42.

³⁵² Gerdes, AProt. 12, S. 12.

³⁵³ Diekhoff, AProt. 14, S. 26.

was die ‚Mellum‘ mit dem ZMK besprochen hat oder andersherum, geschweige denn die ‚Meerkatze‘, die gar nicht so weit eingebunden war.“³⁵⁴

Der Sachverständige von der GAUSS, die Auskunftsperson Wibel, vertrat die Auffassung, dass die Entscheidung der Schiffe „Neuwerk“, „Mellum“ und „Oceanic“ vor Ort, gemeinsam als Team zu versuchen, das zu bewältigen, die Richtige gewesen sein.³⁵⁵

Der Kapitän des SRK „Wilhelm Kaisen“, die Auskunftsperson Pichlo, führte dazu aus: „Da ich nicht On-Scene-Commander war oder die ‚Wilhelm Kaisen‘, haben wir das mehr aus einem Logenplatz betrachtet und waren uns auch noch nicht im Klaren darüber, wie die Aufgabenverteilung da genau vor Ort war und wie das abgesprochen war, ob es da überhaupt Absprachen gab. Ich vermute, dass ‚Oceanic‘ und ‚Mellum‘ sich auf dem Betriebsfunk abgesprochen haben, außer den Gesprächen, die auf UKW stattgefunden haben. So kann ich nicht beurteilen, inwiefern da Absprachen zwischen den Schiffen waren oder so (...) Ich habe mich gewundert, dass so wenig auf UKW lief. Das muss gut zwischen denen abgesprochen sein, das Verhalten; den Eindruck hatte ich, ohne dass wir das mithören konnten.“³⁵⁶

Die Auskunftsperson Diekhoff hielt es nicht für möglich, dass während solcher Einsätze Behördenfunk genutzt wird: „Nein, davon halte ich auch gar nichts. Ich bin der Meinung: Wenn solche Aktionen anstehen, dann sollte das möglichst breit gestreut sein, und jeder sollte über die Maßnahmen, die der andere trifft, informiert sein.“³⁵⁷

Auch der Vormann des um 14:20 Uhr beim Havaristen eingetroffenen SRK „Hermann Helms“, die Auskunftsperson Bünting, ging in seiner Aussage auf die Kommunikation zwischen den Schiffen ein. Er sagte dazu aus, dass es vor Ort, soweit über Funk mitbekommen, nie Kompetenzschwierigkeiten unter den Schiffen gegeben habe. „Sie haben alle sehr gut miteinander kommuniziert. Ich habe, als wir eintrafen, gefragt, wer die Leitung habe. Da sagte Kapitän Diekhoff von der ‚Mellum‘, er habe sie. Damit wusste ich, wer mein Ansprechpartner war (...) Die ‚Oceanic‘ hatte man dann als, sagen wir einmal, Fachberater (...) Er hatte eine stark beratende Funktion. Die beiden, die ‚Mellum‘ und die ‚Oceanic‘, haben des Öfteren miteinander gesprochen und haben gesagt: Pack du mal an. Dann sagte die ‚Oceanic‘: Lasst das einmal. Ihr macht das so gut, und ihr könnt euch auch sehr gut positionieren (...) Mein Gefühl war es, dass die ‚Mellum‘ wesentlich besser manövrieren konnte und die ‚Oceanic‘ zwar einen mächtigen Tiefgang hatte, aber ich konnte manchmal das Bugstrahl sehen. Und wenn das Bugstrahl auftaucht, hat es keinerlei Wirkung. Mir kam es also so vor, als ob sich die ‚Mellum‘ besser positionieren und am Wrack halten konnte.“³⁵⁸

Die Auskunftsperson Pohl schilderte vor dem Ausschuss den Einsatz des BGS-Hubschraubers am Nachmittag des 27.10.1998: „Dieser BGS-Hubschrauber brachte dann die zwei Feuerwehrleute und die vier ‚Neuwerk‘-Leute. Ich bat ihn dann, unseren I. Offizier zur Arbeitsanweisung auf der ‚Pallas‘ von uns aufzunehmen und drüben abzusetzen. Er kam dann auch und nahm den I. Offizier bei uns auf, flog dann herüber und

³⁵⁴ Pohl, AProt. 20, S. 21.

³⁵⁵ Wibel, AProt. 4, S. 77.

³⁵⁶ Diekhoff, AProt. 12, S. 44, 45.

³⁵⁷ Diekhoff, AProt. 14, S. 35.

³⁵⁸ Bünting, AProt. 12, S. 34.

machte einen Absetzversuch, wobei offensichtlich klar war, dass dieser BGS-Mann sicher sein Bestes tat oder so, aber sich mit der Materie nicht sonderlich gut auskannte, weil er sehr, sehr vorsichtig dabei vorging. Schließlich schaffte er es einmal, den I. Offizier ganz kurz abzuseilen. Er wurde aber sofort wieder hochgerissen, nachdem er gegen die Bordwand geschleudert war. Der Hubschrauber brach dann den Versuch ab und setzte den I. Offizier und die vier ‚Neuwerk‘-Leute auf der ‚Oceanic‘ ab. Die zwei Feuerwehrleute flogen dann wieder mit zurück nach Helgoland.“³⁵⁹

Weiterhin zog die Auskunftsperson Pohl eine Bilanz der Zusammenarbeit mit dem englischen Ankerziehschlepper „Alex Gordon“: „Die Zusammenarbeit mit ‚Alex Gordon‘ - soweit man das Zusammenarbeit nennen kann - gestaltete sich natürlich den Umständen entsprechend. Sie müssen sich vorstellen, dass das ein freier Unternehmer gewesen ist, der beauftragt worden ist, diese Bergung zu machen, der schon für die ‚Ruby XL‘ bestellt worden war und dann zu spät gekommen ist und dann diesen Bergungsauftrag bekommen hat. Letztendlich hat sich die ‚Alex Gordon‘ als ein Schiff herausgestellt, das für diesen Bergungsauftrag gar nicht geeignet war. Es war kein originärer Bergungsschlepper, und er hat auch überhaupt kein Material an Bord gehabt, außer seinem Schleppdraht. Er war natürlich daran interessiert, den Auftrag zu erledigen, aber nur im Rahmen seiner bescheidenen Möglichkeiten. Er hat uns natürlich eindeutig als Konkurrenz gesehen. Das heißt, er war wenig auskunftsfreudig. Man musste ihm schon etliches aus der Nase leiern, was er zu tun gedenkt. Er ist auch während seiner Tätigkeit vor Ort nicht unbedingt gesprächig gewesen.“³⁶⁰

Auch die Auskunftsperson Hummel kritisierte das Vorgehen der „Alex Gordon“. Dieses Schiff und die „Englishman“ hätten „immer dazwischen rumgefummelt und die nicht einfache Situation zusätzlich verkompliziert (...) Erfolg gehabt haben sie ja offensichtlich null. Das ist etwas, was einen immer wieder wundert und auch mich gewundert hat, dass die für die dieses Gebiet zuständigen deutschen Behörden ausländischen Reedern, deren Schiffe hier eine solche Gefährdung verursachen, die sich auch vollzogen hat, gestatten (...) hier zwischen rumzufummeln. Das wundert mich.“³⁶¹

Nach Aussage der Auskunftsperson Bünting hat sich die „Alex Gordon“ jedoch vornehm zurückgehalten: „Der hatte meiner Meinung nach die geringste Chance. Ich habe ihn gesehen, wie er an der Ankerkette herumwehte. Eigentlich hatte ich schon mit einem erneuten Seenotfall gerechnet, dass er sich das Teil in die Schraube ziehen würde. Das war gar nichts.“³⁶²

Die Auskunftsperson Klein vom MRCC Bremen hielt die Beauftragung der beiden englischen Schlepper jedoch für sinnvoll: „Jede Entscheidung, die unterstützend sein kann - man kann ja den Fall nicht vorhersehen - kann nur vorteilhaft sein. Wir sehen also eine Von-Vornherein-Beschränkung für nicht optimal oder für nicht richtig.“³⁶³

³⁵⁹ Pohl, AProt. 20, S. 8.

³⁶⁰ Pohl, AProt. 20, S. 20.

³⁶¹ Pohl, AProt. 4, S. 10.

³⁶² Bünting, AProt. 12, S. 34.

³⁶³ Klein, AProt. 4, S. 57.

Der Kapitän der „Oceanic“, die Auskunftsperson Pohl, machte in seiner Aussage ebenfalls auf Kommunikationsprobleme aufmerksam: „Das meiste unserer Kommunikation mit dem ZMK ist über das Radiotelexsystem gelaufen. Wir hatten damals das Problem, dass unser Radiotelexgerät nicht modifiziert worden ist; das heißt, es konnte die Frequenz nicht eindeutig halten. Deswegen haben wir immer Probleme gehabt, das ZMK anzusprechen. Also, es ist üblicherweise so gewesen auf die Entfernung, dass das ZMK uns angesprochen und die Verbindung aufgebaut hat, und innerhalb dieser Verbindung konnten wir dann hin und her arbeiten. Sonstige Gespräche werden dann über Telefon geführt, weil auch das Betriebsfunkgerät, das wir vom Bund gestellt bekommen haben, über diese Entfernung nicht ausreicht, jedenfalls nicht das, was wir an Bord haben. Das muss dann über Telefon abgewickelt werden, entweder D1 oder Satellitentelefon (...) Das funktionierte meiner Meinung nach. Ich meine, die Kommunikation ist natürlich auf die Arbeit vor Ort auf das Notwendigste beschränkt worden, und es wurde sich eben auf den Austausch von wichtigen Informationen beschränkt.“³⁶⁴

e) Mittwoch, 28. Oktober 1998

Außerdem kritisierte die Auskunftsperson Gerdes das Verhalten der „Oceanic“ beim Hubschraubereinsatz am Nachmittag des 28.10.1998: „Mein Eindruck war von der ‚Oceanic‘, dass das Schiff für solche Fälle mit nicht genügend Besatzung ausgerüstet ist. Das hat sich im Laufe der Gespräche auch herauskristallisiert. Einmal beispielsweise ist der SAR-Hubschrauber beim Havaristen gewesen und hat Leute abgewünscht. Die ‚Oceanic‘ ist ziemlich dicht an dem Havaristen drangewesen. Der SAR-Hubschrauber hat fast 10 Min lang die ‚Oceanic‘ gerufen und gebeten, etwas mehr Abstand zu halten, weil der Hubschrauber im Falle einer Havarie zirka 300 m braucht, um auf das Wasser schweben zu können. Das war für mich ein Unding, dass sich die ‚Oceanic‘ daraufhin nicht gemeldet hat. Ganz offensichtlich war nur einer auf der Brücke, der das Schiff von der Nock aus, von außen, gefahren hat und innen den Funkverkehr nicht abhören konnte. Es hieß ja immer noch: Wir haben keine Leute mehr, um sie darauf abzusetzen. Die ‚Oceanic‘ ist wohl dafür ausgerüstet (...) ein Schiff anzufassen, das noch die Besatzung an Bord hat und das eine Leinenverbindung aufnehmen beziehungsweise heruntergeben kann, aber nicht dafür, selber ein paar Mann Besatzung herüberzugeben und dann noch eine Leinenverbindung herzustellen.“³⁶⁵

Zur Kommunikation vor Ort führte die Auskunftsperson Pohl Folgendes aus: „Die Arbeit vor Ort gestaltete sich - wie eigentlich immer bei allen Einsätzen - problemlos, also die Kommunikation zwischen den Schiffen, wobei ich eigentlich nur etwas über die Kommunikation mit der ‚Mellum‘ sagen kann, weil ich mit dem Kapitän von der ‚Meerkatze‘ bis auf den Fall von dessen Angebot betreffend sein Boot weiter keinen Kontakt gehabt habe. Die meisten Dialoge liefen mit dem Kapitän der ‚Mellum‘. Das ist eigentlich wie immer vor Ort problemlos gewesen. Es ist also eigentlich in seemännischer Einigkeit gehandelt worden.“³⁶⁶

³⁶⁴ Pohl, AProt. 20, S. 26, 27.

³⁶⁵ Gerdes, AProt. 12, S. 14.

³⁶⁶ Pohl, AProt. 20, S. 19.

Der Kapitän der „Mellum“, die Auskunftsperson Diekhoff, bilanzierte die Zusammenarbeit mit den Besatzungen der anderen Schiffe Folgendermaßen: „Ich muss sagen, es war eigentlich eine einmalige Sache, die da lief. Also, jeder wusste, was er zu tun hat, und die Leistungen der Leute der ‚Meerkatze‘ sind ja auch hoch anzurechnen. Anschließend möchte ich Herrn Pohl von der ‚Oceanic‘ hervorheben, und vor allem auch wen ich sehr schätzen gelernt habe, insbesondere bei dieser Aktion, das war der Vormann der ‚Hermann Helms‘. Was der gemacht hat, das ist wirklich ein toller Seemann! Es gab irgendwie überhaupt gar keine Probleme. Das fasste alles ineinander, und Probleme gab es nicht³⁶⁷ (...) Mir kommt es darauf an, dass wir als Praktiker vor Ort vernünftig zusammenarbeiten. Darum geht es mir. Ich glaube, das ist auch sehr gut gelungen.“³⁶⁸

f) Nach der Strandung am 29. Oktober 1998

Die Auskunftsperson Rechenbach von der Hamburger Feuerwehr zeigte sich vor dem Ausschuss verwundert darüber, dass er am 10. November 1998 den Hinweis auf das Feuerlöschschiff „Kiel“ geben musste: „Das hat uns etwas gewundert.“³⁶⁹

³⁶⁷ Diekhoff, AProt. 14, S. 23.

³⁶⁸ Diekhoff, AProt. 14, S. 27.

³⁶⁹ Rechenbach, AProt. 4, S. 35

IV. Rechtliche Rahmenbedingungen

Diese Darstellung beruht im wesentlichen auf den mündlichen und schriftlichen Ausführungen der sachverständigen Auskunftspersonen Dr. Uwe Jenisch, Dr. Doris König, Dr. Hans-Heinrich Nöll und Prof. Dr. Burkhardt Ziemke.

A. Internationales Recht

1. Allgemeines

Das Meer wird nach dem Seevölkerrecht in verschiedene Zonen eingeteilt, in denen die Küstenstaaten unterschiedliche Kompetenzen in Anspruch nehmen können. Maßgeblich dafür sind neben dem Völkergewohnheitsrecht die Bestimmungen des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen vom 10. Dezember 1982 - SRÜ - (BGBl. II 1994, S. 1798) - in Kraft getreten am 16. November 1994 -, das folgende Meereszonen unterscheidet:

- Die inneren Gewässer (maritime Eigengewässer); dazu gehören alle Frisch- und Salzwassergebiete, die zwischen dem Festland und der Basislinie des Küstenmeers liegen, insbesondere Buchten und Förden, Flussmündungen und das Wattenmeer, auch Häfen. Die Basislinie bildet die seewärtige Grenze der inneren Gewässer. Sie wird entweder durch die Niedrigwasserlinie oder durch die Verbindung bestimmter Punkte durch gerade Linien gebildet (Artikel 5 und 7 SRÜ). Die Bundesrepublik Deutschland verwendet ein gemischtes System der Basislinien.
- Das Küstenmeer, das gemäß Artikel 3 SRÜ von den Basislinien aus gemessen eine Breite von maximal 12 sm haben darf. Die Bundesrepublik Deutschland hat ihr Küstenmeer mit Wirkung vom 1. Januar 1995 auf 12 sm ausgedehnt. Das Küstenmeer ist Teil des Staatsgebietes des Küstenstaates, unterliegt also seiner territorialen Souveränität. Da die Küstenmeere jedoch unentbehrliche Durchgangsstraßen für die Schifffahrt aller Staaten sind, stehen sich in dieser Meereszone die nationalen Interessen des Küstenstaates und die Interessen anderer Staaten an freier Durchfahrt gegenüber. Deshalb erkennt das Seevölkerrecht zwar die Souveränität und die Regelungs- und Durchsetzungskompetenz der Küstenstaaten in ihren Küstenmeeren an, schränkt diese jedoch im Interesse der internationalen Schifffahrt ein, vor allem durch das Recht aller Staaten auf friedliche Durchfahrt.
- Die Anschlusszone, die eine Breite von 24 sm von den Basislinien aus nicht überschreiten darf (Artikel 33 SRÜ). In dieser an das Küstenmeer anschließenden Zone darf der Küstenstaat Kontrollen durchführen, um Verstöße gegen seine Zoll-, Einreise- oder Gesundheitsgesetze zu verhindern oder zu ahnden.

- Die ausschließliche Wirtschaftszone, die das jenseits des Küstenmeeres gelegene Meeresgebiet umfasst und eine Breite von 200 sm von den Basislinien aus nicht überschreiten darf (Artikel 55, 57 SRÜ). In der ausschließlichen Wirtschaftszone erkennt das Seevölkerrecht dem Küstenstaat bestimmte souveräne Rechte und Hoheitsbefugnisse zu, die sich insbesondere auf die Fischerei, die Ausbeutung der mineralischen Ressourcen, die wissenschaftliche Meeresforschung und den Schutz der maritimen Umwelt beziehen. Die Bundesrepublik Deutschland beansprucht mit Wirkung vom 1. Januar 1995 eine ausschließliche Wirtschaftszone.
- Die Hohe See, die alle Meeresgebiete umfasst, die nicht zu den genannten Gewässern gehören. Sie unterliegt dem Prinzip der Freiheit der Hohen See, das insbesondere die Schifffahrtsfreiheit, die Freiheit des Überflugs, die Freiheit der Fischerei und der wissenschaftlichen Forschung erfasst (Artikel 86, 87 SRÜ). Zuständig für die Durchsetzung von Rechtsvorschriften auf Hoher See ist im Regelfall allein der Flaggenstaat.

2. Kompetenzen des Küstenstaates nach dem Seevölkerrecht

Ein Küstenstaat kann fremden Schiffen grundsätzlich kraft seiner territorialen Souveränität den Zugang zu seinen inneren Gewässern, insbesondere das Einlaufen in seine Häfen, untersagen oder von bestimmten Voraussetzungen abhängig machen. Die Bundesrepublik Deutschland hat die „Verordnung über das Anlaufen der inneren Gewässer der Bundesrepublik Deutschland aus Seegebieten seewärts der Grenze des deutschen Küstenmeeres und das Auslaufen (Anlaufbedingungsverordnung)“ vom 23. August 1994 (BGBl. I 1994, S. 2246) erlassen. Mit dieser Verordnung hat die Bundesrepublik Deutschland die Richtlinie 93/75/EWG des Rates vom 13. September 1993 über Mindestanforderungen an Schiffe, die Seehäfen der Gemeinschaft anlaufen oder aus ihnen auslaufen und gefährliche oder umweltschädliche Güter befördern, umgesetzt. Nach dem Völkergewohnheitsrecht oder nach einem Prinzip der Völkercourtoisie darf allerdings fremden Schiffen, die sich in Seenot befinden, grundsätzlich der Zugang zu den inneren Gewässern oder den Häfen eines Küstenstaates nicht verweigert werden.

Da das Küstenmeer der territorialen Souveränität des Küstenstaates unterliegt, muss ein Schiff dort die Gesetze des Küstenstaates beachten. Nach dem Seerechtsübereinkommen hat der Küstenstaat die Kompetenz, auf verschiedenen Gebieten Regelungen zu erlassen (Artikel 21 Abs. 1 SRÜ); zu den regelbaren Materien gehören u. a.

- die Sicherheit der Schifffahrt und die Regelung des Seeverkehrs,
- die Erhaltung der lebenden Ressourcen des Meeres,
- der Schutz der Umwelt des Küstenstaates und die Verhütung, Verringerung und Überwachung ihrer Verschmutzung.

Der Küstenstaat ist berechtigt, die Einhaltung dieser Vorschriften zu überwachen und gegenüber durchfahrenden Schiffen die Polizeigewalt auszuüben, sodass er im Falle einer drohenden Verschmutzung der Meeresumwelt infolge einer Havarie oder eines Feuers an Bord eines

Schiffes unverzüglich geeignete Maßnahmen zur Gefahrenabwehr ergreifen darf. Einer Konsultation des Flaggenstaates, des Kapitäns oder des Reeders des Schiffes bedarf es nicht.

In der ausschließlichen Wirtschaftszone und auf der Hohen See steht dem Küstenstaat nach dem Seevölkerrecht im Falle eines Schiffsunglücks ein Interventionsrecht zu, um eine drohende erhebliche Verschmutzung seiner Küstenregion zu verhindern. Das 1969 geschlossene „Internationale Übereinkommen über Maßnahmen auf Hoher See bei Ölverschmutzungsunfällen“, das seit dem 6. Mai 1975 in Kraft ist (BGBl. II 1975, S. 137) und am 15. Juli 1994 geändert wurde (BGBl. II 1994, S. 1554), berechtigt den Küstenstaat im Falle eines Seeunfalls auf Hoher See, die erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen, um der unmittelbaren ernstesten Gefahr einer Verschmutzung der See durch Öl, die aller Wahrscheinlichkeit nach schwerwiegende schädliche Auswirkungen haben wird, zu begegnen. Die Maßnahmen müssen in einem angemessenen Verhältnis zum tatsächlich eingetretenen oder drohenden Schaden stehen. Bevor der Küstenstaat tätig wird, muss er die anderen durch das Schiffsunglück betroffenen Staaten, insbesondere den Flaggenstaat, konsultieren und die beabsichtigten Maßnahmen den betroffenen Personen, insbesondere dem Reeder, notifizieren; ihr Vorbringen hat er bei seiner Entscheidung zu berücksichtigen. Nur bei äußerster Dringlichkeit kann von der Notifikation oder Konsultation abgesehen werden.

3. Internationale Übereinkommen über eine Zusammenarbeit zur Verhinderung von Meeresverschmutzungen

Gemäß Artikel 192 SRÜ haben sich alle Vertragsstaaten verpflichtet, die Meeresumwelt zu schützen und zu bewahren. Zur Erreichung dieses Zwecks sollen sie im Rahmen ihrer Möglichkeiten von den ihnen zur Verfügung stehenden Mitteln die am besten geeigneten einsetzen und sich bemühen, ihre Politik aufeinander abzustimmen; in diesen Zusammenhang gehören insbesondere Maßnahmen, die erforderlich sind, um Unfälle zu verhüten und Notfällen zu begegnen (Artikel 194 SRÜ). Bereits vor Inkrafttreten des Seerechtsübereinkommens haben Belgien, Dänemark, Frankreich, die Bundesrepublik Deutschland, die Niederlande, Norwegen, Schweden und Großbritannien sowie die EWG das „Übereinkommen zur Zusammenarbeit bei der Bekämpfung der Verschmutzung der Nordsee durch Öl und andere Schadstoffe“ vom 13. September 1983 - das sog. Bonn-Übereinkommen - (BGBl. II 1990, S. 71), geändert am 22. September 1989 (BGBl. II 1995, S. 179), geschlossen. In dem Übereinkommen sind für den Fall, dass „die Verschmutzung oder drohenden Verschmutzung der See durch Öl ... im Nordseegebiet ... eine ernste und unmittelbar bevorstehende Gefahr für die Küste oder damit zusammenhängende Interessen einzelner oder mehrerer Vertragsstaaten darstellt“, Überwachungs-, Benachrichtigungs- und Hilfeleistungspflichten der Vertragsstaaten vereinbart worden.

Darüber hinaus sind Dänemark und die Bundesrepublik Deutschland Vertragspartner des weltweiten „Internationalen Übereinkommens von 1990 über Vorsorge, Bekämpfung und Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Ölverschmutzung“ vom 30. November 1990 - OPRC-Übereinkommen - (BGBl. II 1994, S. 3799), das - ähnlich wie das Bonn-Übereinkommen für die Nordsee - den Austausch von Informationen über die den einzelnen Staaten zur Verfügung stehenden Mittel zur Bekämpfung von Ölverschmutzungsereignissen, Benachrichtigungs- und Meldepflichten sowie die Verpflichtung zur Aufstellung von Vorsorgeplänen für Ölverschmutzungen regelt. Gemäß Artikel 3 des OPRC-Übereinkommens müssen alle Schiffe, die die Flagge eines Vertragsstaates führen, einen bordeigenen Notfallplan für Ölverschmutzungen mitführen. Das Mitführen dieses Notfallplanes kann im Rahmen der Hafenstaatskontrollen von den zuständigen Behörden des Vertragsstaates kontrolliert werden. Jede Vertragspartei verpflichtet sich nach Artikel 6 des OPRC-Übereinkommens, ein innerstaatliches System für die sofortige

und wirksame Bekämpfung von Ölverschmutzungsereignissen zu schaffen und einen innerstaatlichen Plan für Vorsorge- und Bekämpfungsmaßnahmen aufzustellen. Im Rahmen ihrer Möglichkeiten hält jede Vertragspartei einen Grundbestand an Gerät, Einsatzplänen, Übungs- und Ausbildungsprogrammen, Nachrichtennetzen sowie Maßnahmen zur Koordinierung der Bekämpfung vor. Jede Partei verpflichtet sich im Übrigen nach Artikel 7 des OPRC-Übereinkommens, auf Ersuchen einer anderen Vertragspartei im Rahmen ihrer Möglichkeiten sowie der Verfügbarkeit mit geeigneten Einsatzkräften und Einsatzmitteln Hilfe zu leisten.

4. Bilaterale Vereinbarungen

Die Bundesrepublik Deutschland und die Nachbarstaaten haben ergänzend zu den genannten Übereinkommen besondere zweiseitige Vereinbarungen getroffen. Dazu gehören der Deutsch-Dänische Alarm- und Einsatzplan für die gemeinsame Bekämpfung von Meeresverschmutzungen durch Öl und andere Schadstoffe - DANGER-Plan - von 1993 sowie zusätzliche Vereinbarungen mit Dänemark (1989) über die Zusammenarbeit bei der Luftüberwachung. Die gemeinsamen Alarm- und Einsatzpläne sollen eine schnelle Hilfeleistung bei grenzüberschreitenden Verschmutzungen gewährleisten. Sie werden in gemeinsamen Übungen regelmäßig auf ihre Wirksamkeit geprüft. In den im DANGER-Plan definierten „Soforteinsatzzonen“ müssen bei drohenden oder eingetretenen Meeresverschmutzungen in der Regel unverzüglich gemeinsame Maßnahmen ergriffen werden.

5. Bergungsrecht

Die privatrechtlichen Beziehungen zwischen Schiffseigner und Kapitän einerseits sowie Berger andererseits sind in Deutschland auf der Grundlage des Internationalen Übereinkommens von 1910 zur einheitlichen Feststellung von Regeln über die Hilfeleistung und Bergung in Seenot geregelt. Es gilt der Grundsatz „No cure - No pay (kein Erfolg - keine Zahlung), § 741 Abs. 1 Handelsgesetzbuch (HGB). Der zu zahlende Bergelohn ist nach billigem Ermessen unter Anwendung bestimmter Regeln zu bestimmen (§ 745 HGB); er darf den Wert der geborgenen Gegenstände nicht übersteigen (§ 741 Abs. 2 HGB). Das Internationale Übereinkommen über Bergung vom 28. April 1989 enthält gegenüber dem Übereinkommen von 1910 im wesentlichen detailliertere Bestimmungen über die Rechte und Pflichten von Schiffseigner und Kapitän einerseits und Berger andererseits sowie als Neuerung eine Sondervergütung für Aufwendungen zur Bekämpfung von Umweltgefahren auch bei erfolglos gebliebenen Bergungsbemühungen (Artikel 14). Dieses Übereinkommen von 1989 ist am 14. Juli 1996 international in Kraft getreten. Die Bundesrepublik Deutschland hat das Übereinkommen zwar am 23. Mai 1990 vorbehaltlich der Ratifikation gezeichnet; die Ratifikation ist jedoch noch nicht erfolgt.

Sowohl nach deutschem Bergungsrecht als auch nach dem Übereinkommen von 1989 kann der Reeder grundsätzlich den Bergungsvertrag mit einem ihm geeignet erscheinenden Berger abschließen. Der Berger verdient den Bergelohn auch beim Bergen eines treibenden, führerlosen Schiffes. Bergeleistungen, die gegen das ausdrückliche und vernünftige Verbot des Eigners oder des Kapitäns des Schiffes erbracht

werden, begründen weder nach deutschem Recht (§ 742 Abs. 1 HGB) noch nach dem Bergungsübereinkommen von 1989 (Artikel 19) Anspruch auf Bergelohn.

Die grundsätzliche privatrechtliche Wahlfreiheit des Schiffseigners, welche Bergungsmaßnahmen er ergreifen will, wird überlagert von seiner öffentlich-rechtlichen Verpflichtung, als Handlungs- oder Zustandsstörer schiffahrtspolizeiliche Maßnahmen zur Gefahrenabwehr zu dulden (vgl. unter IV.A.2.). Das öffentliche Recht zur Gefahrenabwehr hat Vorrang. Das Übereinkommen von 1989 stellt dies in Artikel 9 ausdrücklich klar, um den anerkannten seevölkerrechtlichen Eingriffsbefugnissen des Küstenstaates zur Abwehr insbesondere von Umweltverschmutzungen (z. B. Artikel 221 SRÜ) uneingeschränkte Geltung zu verschaffen. Dieser Grundsatz gilt nach deutschem Recht auch ohne Klarstellung in den §§ 740 bis 753 HGB.

6. Haftung

Die Entschädigungsregelungen des Internationalen Ölhaftungsübereinkommens von 1969/1972 sowie des Internationalen Ölhaftungs-Fonds-Übereinkommens von 1971/1992 sind für die im Falle der „Pallas“ entstandenen Ölverschmutzungsschäden nicht anwendbar. Die genannten Übereinkommen beziehen sich nur auf Tankschiffe, die Öl als Ladung transportieren. Internationale Regelungen für Ölverschmutzungsschäden, die durch die von allen Schiffen mitgeführten Treibstoffe (Bunkeröle) entstehen, existieren derzeit nicht.

Nach dem Internationalen Übereinkommen über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen vom 19. November 1976 (BGBl. II 1986, S. 786) folgendes deutsches Recht (§§ 486, 487 HGB) kann der Reeder seine Haftung für Seeforderungen auf einen nach der Größe des Schiffes zu errechnenden Betrag beschränken. Der Haftungsbeschränkung unterliegen sowohl privatrechtliche als auch öffentlich-rechtliche Ansprüche. Der Haftungshöchstbetrag beträgt für Ansprüche wegen Personenschäden 3,247 Mio. Sonderziehungsrechte (SZR; umgerechnet ungefähr 7,53 Mio. DM) und für Ansprüche wegen Sachschäden rund 1,419 Mio. SZR (etwa 3,29 Mio. DM).

Ansprüche aus der Bergung unterliegen nicht der Haftungsbeschränkung nach dem Haftungsbeschränkungsübereinkommen. Für Ansprüche aus der Wrackbeseitigung gilt nach § 487 HGB ein gesonderter Haftungshöchstbetrag von rund 1,419 Mio. SZR (etwa 3,29 Mio. DM). Dieser steht ausschließlich zur Befriedigung der Wrackbeseitigungsansprüche - auch staatlicher Stellen - zur Verfügung.

B. Nationales Recht

Für die Wahrnehmung der genannten völkerrechtlichen Kompetenzen ist im Rahmen des nationalen Rechts der Bundesrepublik Deutschland zwischen den Zuständigkeiten des Bundes und denjenigen der Länder zu unterscheiden.

1. Zuständigkeiten des Bundes

- 1.1. Der Bund hat die ihm gemäß Artikel 74 Abs. 1 Nr. 21 Grundgesetz zustehende konkurrierende Gesetzgebungskompetenz auf den Gebieten der „Hochsee- und Küstenschifffahrt sowie der Seezeichen, der Binnenschifffahrt, dem Wetterdienst, der Seewasserstraßen und der dem allgemeinen Verkehr dienenden Binnenwasserstraßen“, die eine wegrechtliche und eine verkehrsrechtliche Komponente hat, ausgeschöpft.

Räumlich ist die Kompetenz des Bundes auf die Seewasserstraßen und die dem allgemeinen Verkehr dienenden Binnenwasserstraßen beschränkt. Der Bundesgesetzgeber hat den Begriff der „Seewasserstraße“ in § 1 Abs. 2 Satz 1 des Bundeswasserstraßengesetzes (WaStrG) i. d. F. vom 1. Juli 1990 (BGBl. I 1990, S. 1819) definiert als „die Flächen zwischen der Küstenlinie bei mittlerem Hochwasser oder der seewärtigen Begrenzung der Binnenwasserstraße und der seewärtigen Begrenzung des Küstenmeeres“. Die mit dieser Definition erfasste Wasserfläche ist damit nicht auf das Küstenmeer im Sinne des SRÜ begrenzt, der Begriff der Seewasserstraße bezieht vielmehr die nach Seevölkerrecht als innere Gewässer bezeichneten maritimen Eigengewässer ein. Sachlich darf der Bund im Rahmen seiner Gesetzgebungskompetenz nur solche Regelungen treffen, die sich auf die Wasserstraßen als Verkehrswege beziehen. Hierzu zählen insbesondere Vorschriften über den Neu- und Ausbau sowie über den Betrieb und die Unterhaltung der Bundeswasserstraßen. Darüber hinaus hat der Bund im Wege einer Annexkompetenz Ordnungsvorschriften erlassen, um die Bundeswasserstraßen in einem für die Schifffahrt erforderlichen Zustand zu erhalten - Strompolizei - (§ 24 Abs. 1 WaStrG). Regelungen, die allein die Reinhaltung der Gewässer betreffen, sind dagegen eine wasserwirtschaftliche Aufgabe.

Soweit das Grundgesetz dem Bund die Regelungskompetenz hinsichtlich der Hochseeschifffahrt, der Küstenschifffahrt und der Binnenschifffahrt zuweist, geht es um verkehrsrechtliche Regelungen. Diese beziehen sich nicht auf den Verkehrsweg als solchen, sondern auf die darauf stattfindende Schifffahrt. Zur Regelung des Schiffsverkehrs zählen Vorschriften über die Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, über die technische Beschaffenheit, die Ausrüstung und Besatzung von Schiffen und zur Verhütung von Unfällen. Diese Regelungen sind in der Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung (SeeSchStrO) und im Gesetz über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Seeschifffahrt (Seeaufgabengesetz - SeeAufgG) enthalten. Die verkehrsrechtliche Kompetenz umfasst auch Regelungen zur Abwehr von Gefahren für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs sowie die Verhütung von der Seeschifffahrt ausgehender Gefahren - Schifffahrtspolizei - und schädlicher Umwelteinwirkungen (§ 1 Nr. 2 SeeAufgG). Was den Meeresumweltschutz angeht, kann der Bund Regelungen zur Verhütung von Meeresverschmutzungen durch Schiffe erlassen. Dagegen fällt der Erlass anderer Umweltschutzvorschriften, die nicht mit dem Schiffsbetrieb zusammenhängen, nicht in die Kompetenz des Bundes.

Artikel 87 Abs. 1 Satz 1 und Artikel 89 Grundgesetz weisen die Verwaltung der Bundeswasserstraßen und der Schifffahrt der bundeseigenen Verwaltung mit eigenem Verwaltungsunterbau zu. Hierauf gestützt hat der Bund die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung eingerichtet.

- 1.2. Die Vollzugskompetenzen des Bundes im Bereich der Gefahrenabwehr hat die sachverständige Auskunftsperson Dr. Doris König in ihrem „Gutachten zu seerechtlichen Fragen aus Anlass der Havarie der Pallas“, Anlage 3 zum Bericht „Schwachstellenanalyse aus Anlass der Havarie der Pallas“ vom 4. Mai 1999, S. 10 ff., wie folgt dargestellt:

„Im Bereich der Gefahrenabwehr nimmt der Bund strompolizeiliche (= wegerechtliche) und schiffahrtspolizeiliche (= verkehrsrechtliche) Aufgaben wahr. Mit den Begriffen ‚Strompolizei‘ und ‚Schiffahrtspolizei‘ sind unterschiedliche sachliche Kompetenzkreise verbunden. Strompolizeiliche Maßnahmen haben ihre Grundlage in §§ 24 ff. WaStrG. Unter anderem zählt dazu gemäß § 30 WaStrG die Beseitigung von Schiffahrtshindernissen, die etwa durch hilflos treibende, gestrandete oder gesunkene Schiffe gebildet werden und die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf einer Bundeswasserstraße beeinträchtigen. Die Beseitigungspflicht obliegt in erster Linie dem gemäß § 25 WaStrG Verantwortlichen, also demjenigen, der die Gefahr oder Störung verursacht hat (Handlungsstörer), oder demjenigen, der Eigentümer der störenden Sache ist. Handelt es sich bei dem Hindernis um ein Schiff oder ein Wrack, so sind neben dem Kapitän vor Ort der Schiffseigentümer bzw. der Betreiber des Schiffes (Reeder, Charterer, Ausrüster) für die Beseitigung verantwortlich, und zwar auch dann, wenn der polizeiwidrige Zustand durch Naturgewalten oder durch sonstige zufällige Ereignisse entstanden ist. Die Verantwortlichen können sich zur Erfüllung ihrer Pflicht eines Bergers bedienen. Kann das Hindernis von den Verantwortlichen allerdings nicht oder jedenfalls nicht rechtzeitig oder nicht wirksam beseitigt werden, so kann die zuständige Wasser- und Schifffahrtbehörde, wenn ein sofortiges Einschreiten erforderlich ist, gemäß § 30 Abs. 1 S. 1 WaStrG die notwendigen Maßnahmen selbst durchführen und ihnen die dabei entstandenen Kosten auferlegen (Ersatzvornahme im Wege des Sofortvollzuges). Allerdings ist die Haftung des Eigentümers bzw. Betreibers eines Seeschiffes für die Beseitigungskosten gemäß § 30 Abs. 12 WaStrG unter Verweis auf § 486 Abs. 1 HGB und das dort in Bezug genommene Haftungsbeschränkungsübereinkommen vom 19.11.1976 (BGBl. II 1986, S. 786) auf eine Haftungshöchstsumme beschränkt, die sich nach dem Schiffsraum bemisst. Hervorzuheben ist, dass der erkennbare Beginn der Beseitigungsmaßnahmen gemäß § 30 Abs. 2 S. 1 WaStrG automatisch ein für jedermann - also auch für den Schiffseigner/Reeder und seine Beauftragten - geltendes Beseitigungsverbot in Kraft setzt. Es begründet die Pflicht, jegliche Beseitigungsmaßnahmen von anderer Seite zu unterlassen. Etwas anderes gilt nur, wenn das zuständige Wasser- und Schifffahrtsamt solchen Maßnahmen von dritter Seite zustimmt. Strompolizeiliche Maßnahmen können entweder von den Wasser- und Schifffahrtsbehörden selbst oder - im Wege der Auftragsverwaltung gemäß Art. 85 i. V. m. Art. 89 Abs. 2 S. 3 GG - von der Wasserschutzpolizei der Länder durchgesetzt werden.

Gemäß § 35 Abs. 2 WaStrG ist der Bund auf den Seewasserstraßen und den angrenzenden Mündungstrichtern der Binnenwasserstraßen für den Feuerschutz zuständig, soweit es darum geht, eine Behinderung des Schiffsverkehrs zu verhindern (verkehrssichernder Feuerschutz). Der Schutz anderer Rechtsgüter - wie etwa Leib und Leben, Sachwerte etc. - obliegt dagegen den Ländern und Gemeinden im Rahmen ihrer allgemeinen Aufgabe der Gefahrenabwehr. Da die Feuerbekämpfung vor Ort aber als einheitliche Aufgabe wahrgenommen werden muss, bedarf es hierzu gemäß § 35 Abs. 2 WaStrG einer Vereinbarung zwischen dem Bund und den betroffenen Küstenländern.

Im Rahmen seiner verkehrsrechtlichen Kompetenzen nimmt der Bund die Aufgaben der Schifffahrtspolizei wahr. Gemäß § 1 Nr. 2 SeeAufgG geht es um ‚die Abwehr von Gefahren für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs sowie die Verhütung von der Seeschifffahrt ausgehender Gefahren und schädlicher Umwelteinwirkungen ... auf den Seewasserstraßen ...‘. Die Vollzugsgewalt des Bundes bezieht sich räumlich nicht nur auf die Seewasserstraßen, d. h. die deutschen Hoheitsgewässer, sondern auch auf die Hohe See (§ 1 Nr. 3b SeeAufgG). Die Durchsetzungsbefugnisse gegenüber Schiffen fremder Flagge sind allerdings nach Maßgabe des Seerechtsübereinkommens begrenzt. Sachlich sind die Befugnisse des Bundes auf die Abwehr von Gefahren beschränkt, die aus dem Schiffsverkehr resultieren. ... Solchen Gefahren kann der Bund durch ‚Anforderungen an die technische Beschaffenheit der Schiffe, ihre Ausrüstung, ihren Betrieb und die Vorsorge gegen Störungen‘ und eine entsprechende Überwachung begegnen. Seine Aufgabe endet aber dort, ‚wo es nicht mehr um Anforderungen an die Schiffe und deren Betrieb zur Verhütung von Gefahren für die Reinheit des Wassers geht‘ (BVerwGE 87, 181, 185). Ist das Wasser bereits verunreinigt, hat sich also die zu verhütende Gefahr verwirklicht, so fällt die Aufgabe der Beseitigung in die allgemeine wasserpolizeiliche Zuständigkeit der Länder.

Handelt es sich um schifffahrtspolizeiliche Aufgabe(n) des Bundes, so können die zuständigen Behörden Maßnahmen gegen den Störer richten. Störer ist gemäß § 3a Abs. 1 SeeAufgG einmal der Verursacher der Störung oder Gefahr, zum anderen gemäß § 3a Abs. 2 SeeAufgG der Eigentümer der Sache, von der die Störung oder Gefahr ausgeht. Ist die rechtzeitige oder wirksame Beseitigung der Störung oder Gefahr durch den Störer nicht möglich, so kann der Bund gemäß § 3b SeeAufgG selbst oder durch einen Beauftragten, z. B. ein privates Bergungsunternehmen, die erforderlichen Maßnahmen ergreifen. Für die dabei entstandenen Kosten ist der Störer ersatzpflichtig. Der Eigentümer kann sich gemäß § 3a Abs. 2 S. 3 SeeAufgG seiner Verantwortlichkeit und damit seiner Kostentragungspflicht nicht dadurch entziehen, dass er das Eigentum an der Sache aufgibt.“

Die bundeseigene Wasser- und Schifffahrtsverwaltung erfüllt ihre Aufgaben in enger Zusammenarbeit mit den Wasserschutzpolizeien der Küstenländer, weil sie nicht über eine eigene Polizei verfügt. Der Bundesminister für Verkehr hat mit jedem der - damals - vier Küstenländer eine „Vereinbarung über die Ausübung der schifffahrtspolizeilichen Vollzugsaufgaben“ (veröffentlicht in dem vom Bundesministerium herausgegebenen VerkBl. 1985, 1285) abgeschlossen, die durch das sog. „Küstenprotokoll“ aus dem Jahre 1982 ergänzt wurde (für Schleswig-Holstein: GVOBl. 1984, 247). Eine Ausweitung auf Mecklenburg-Vorpommern ist 1992 erfolgt.

Der Bundesminister für Verkehr hat darüber hinaus von der in § 3 Abs. 2 SeeAufgG enthaltenen Ermächtigung Gebrauch gemacht, Vollzugsaufgaben auf den Bundesgrenzschutz und die Zollverwaltung zu übertragen (Verordnung zur Übertragung von Aufgaben auf dem Gebiet der Seeschifffahrt zur Ausübung auf den Bundesgrenzschutz und die Zollverwaltung vom 23. Juni 1982 - BGBl. I 1982, S. 733). Für die Fischereiaufsicht, die gemäß § 1 Nr. 3 c SeeAufgG zu den schifffahrtspolizeilichen Aufgaben gehört, ist der Bundesminister für Landwirtschaft zuständig (§ 6 Seefischereigesetz).

In die Überwachung und den Vollzug eingeschaltet sind zwei weitere Einrichtungen: die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) und die Deutsche Marine. Zur Unterstützung der schifffahrtspolizeilichen Aufgaben obliegt dem Bund gemäß § 1 Nr. 7

SeeAufgG die Vorsorge für den Such- und Rettungsdienst. Das Gesetz spricht deshalb von „Vorsorge“ und nicht von einer Einrichtung eines Rettungsdienstes, weil seit 1965 die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger als private, durch Spenden finanzierte Organisation existiert. In der Verwaltungsvereinbarung von 1982 ist die DGzRS mit ihrer Rettungsleitstelle in Bremen (Rescue Co-ordination Centre, RCC Bremen) förmlich mit dieser Aufgabe beauftragt worden (Verwaltungsvereinbarung über die Durchführung des Such- und Rettungsdienstes in Seenotfällen vom 3. Februar 1982 und vom 12. Mai 1987). Der Deutschen Marine obliegt die Bereitstellung und die Finanzierung von SAR-Hubschraubern und Ölüberwachungsflugzeugen (Verwaltungsvereinbarung über die Zusammenarbeit bei SAR in Seenotfällen vom 4./19. April 1979, VerkBl. 1979, S. 336).

Die für die Überwachungs- und Vollzugsdienste auf See zuständigen Bundesressorts haben schließlich mit Wirkung vom 1. Juli 1994 unter der Federführung des Bundesministers für Verkehr einen Koordinierungsverbund „Küstenwache“ gebildet, in dem Wasserfahrzeuge und Hubschrauber der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundesministers für Verkehr, des Bundesgrenzschutzes (Bundesminister des Inneren), des Zolls (Bundesminister für Finanzen) und der Fischereiaufsicht (Bundesminister für Landwirtschaft) zusammengefasst sind. Diese „Küstenwache“ hat schiffahrtspolizeiliche, grenzpolizeiliche, zollrechtliche und fischereiaufsichtliche Aufgaben. Das Küstenwachzentrum „Nordsee“, das an den Zentralen Meldekopf für Ölunfälle beim Wasser- und Schifffahrtsamt Cuxhaven angegliedert ist, soll im Bereich der Nordsee die behördenübergreifende Zusammenarbeit leiten. Dabei handelt es sich nicht um eine einheitliche Einsatzführung, sondern um einen Koordinierungsverbund. Die „Küstenwache“ hat keine eigene Rechtspersönlichkeit. Die originären Zuständigkeiten der Bundesbehörden bleiben unberührt. Das „gemeinsame Band“ ist die koordinierte Einsatzplanung und der Schriftzug „Küstenwache“ auf den Schiffen. Der „Gemeinsame Ausschuss Küstenwache“ besteht aus Vertretern des Bundesministers für Finanzen, des Bundesministers des Inneren, des Bundesministers für Verkehr, des Bundesministers für Landwirtschaft und des Bundesministers für Umwelt; er dient der Abstimmung. In diesem Verbund fehlen die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger, die Deutsche Marine und die Wasserschutzpolizeien der Küstenländer. Sie sind aber seit 1996 durch Verbindungspersonal und Fernmeldemittel in die „Küstenwache“ einbezogen.

In Schleswig-Holstein wurde im Juni 1995 auf Landesebene - dies sei wegen des Sachzusammenhangs an dieser Stelle erwähnt - eine „Küstenwache Schleswig-Holstein“ eingerichtet, die die Fahrzeuge der Wasserschutzpolizei des Innenministeriums sowie einige Forschungsschiffe des Ministeriums für Bildung, Wissenschaft, Forschung und Kultur und des Ministeriums für ländliche Räume, Landwirtschaft, Ernährung und Tourismus in einem organisatorischen Verbund zusammenfasst.

2. Zuständigkeiten des Landes Schleswig-Holstein

- 2.1. Da die Kompetenzen des Bundes sachlich auf die Verkehrsfunktion der Bundeswasserstraßen beschränkt sind, fallen alle übrigen Kompetenzen in den Zuständigkeitsbereich der Länder, insbesondere die Zuständigkeit zur Abwehr von Gefahren für die Küstengewässer und zur Beseitigung einer bereits eingetretenen Verschmutzung der Küstengewässer oder einer Verschmutzung der Strände.

Die Durchführung des Wasserhaushaltsgesetzes und des Landeswassergesetzes ist gemäß § 105 Satz 1 Landeswassergesetz (LWG) Aufgabe der Wasserbehörden, soweit durch Rechtsvorschriften nicht etwas anderes bestimmt ist. Wasserbehörden sind gemäß § 105 Satz 2 LWG das Ministerium für Umwelt, Natur und Forsten als oberste Wasserbehörde, das Landesamt für Natur und Umwelt als obere Wasserbehörde und die Landrätinnen oder die Landräte und die Bürgermeisterinnen oder die Bürgermeister der kreisfreien Städte sowie die staatlichen Umweltämter als untere Wasserbehörde.

Sachlich zuständig für Gewässer erster Ordnung - unter anderem Bundeswasserstraßen im Sinne des Bundeswasserstraßengesetzes - gemäß § 3 Abs. 1 Nr. 1 a LWG ist das Staatliche Umweltamt (§ 4 Nr. 2 a der Landesverordnung über die Errichtung von Staatlichen Umweltämtern zur Änderung von Rechtsvorschriften vom 2. Dezember 1997 - GVOBl. Schl.-H. S. 438 - i. V. m. § 108 Nr. 1 LWG). Örtlich zuständig ist im vorliegenden Zusammenhang das Staatliche Umweltamt Schleswig (§ 3 Abs. 3 Nr. 1 a der o. a. Landesverordnung). Für die Abwehr von Gefahren, die von den durch Ölplacken verschmutzten Strandabschnitten oder durch verölte tote Seevögel ausgehen, sind die örtlichen Ordnungsbehörden zuständig (§ 165 Abs. 1 und Abs. 2 Satz 1 Landesverwaltungsgesetz - LVerwG). Falls die Aufgaben der unteren Küstenschutzbehörde berührt waren, war gemäß § 4 Abs. 1 a und b der Landesverordnung über die Errichtung von Ämtern für ländliche Räume vom 12. Dezember 1997 - GVOBl. Schl.-H. S. 523 - das Amt für ländliche Räume Husum örtlich zuständig.

Beseitigungspflichtig für das aufgenommene Öl-Sandgemisch und die eingesammelten verölte toten Seevögel als Sonderabfälle ist gemäß § 11 Abs. 1 Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetz der Abfallbesitzer, falls nicht der Kreis Nordfriesland in seiner Abfallsbeseitigungssatzung eine Überlassungspflicht geregelt hat. Im ersten Fall müsste der Besitzer selbst die Entsorgung veranlassen, im zweiten Fall müsste er die Kosten der Abfallbeseitigung des Kreises oder des vom Kreis beauftragten Unternehmers nach der Kostensatzung des Kreises tragen. Besitzer des Öl-Sandgemisches und der toten Seevögel ist die Gemeinde oder das Amt, dessen örtliche Ordnungsbehörde die Abfälle eingesammelt hat. Falls dieses durch das Amt für ländliche Räume geschehen ist, ist das Land Abfallbesitzer geworden.

- 2.2.** Eine Havarie kann „katastrophale“ Folgen haben. Gemäß § 1 Abs. 1 Landeskatastrophenschutzgesetz vom 4. Dezember 1995 (GVOBl. Schl.-H., S. 2) ist eine Katastrophe ein Ereignis, welches das Leben, die Gesundheit oder die lebensnotwendige Versorgung zahlreicher Menschen oder bedeutende Sachgüter in so außergewöhnlichem Maße gefährdet oder schädigt, dass Hilfe und Schutz wirksam nur gewährt werden können, wenn verschiedene Einheiten und Einrichtungen des Katastrophenschutzdienstes sowie die zuständigen Behörden, Organisationen und die sonstigen eingesetzten Kräfte unter einheitlicher Leitung der Katastrophenschutzbehörde zusammenwirken. Liegt eine Katastrophe vor, hat die Katastrophenschutzbehörde insbesondere die nach pflichtgemäßem Ermessen erforderlichen Maßnahmen zu treffen und bei der vorläufigen Beseitigung von Schäden mitzuwirken (§ 1 Abs. 2 Landeskatastrophenschutzgesetz).
- 2.3.** Für die Abwehr drohender oder eingetretener Gefahren unterhalb der Katastrophenschwelle hat die Ministerpräsidentin in ihrem Organisationserlass vom 19. Juli 1994 über die Festlegung der Federführung einer obersten Landesbehörde bestimmt:

„Für die Abwehr von Gefahren sind die örtlichen Ordnungsbehörden zuständig, soweit nicht eine Sonderordnungsbehörde zuständig ist, die Kreisordnungsbehörde von ihrem Selbsteintrittsrecht Gebrauch gemacht hat oder sonst durch Rechtsvorschrift etwas anderes bestimmt ist (§ 165 Abs. 1 und 2 und § 167 des Landesverwaltungsgesetzes).

Die Geschäftsverteilung der Landesregierung geht von dem Grundsatz aus, dass die Abwehr jeder Gefahr im Lande den Geschäftsbereich zumindest einer obersten Landesbehörde berührt. Wenn die Geschäftsbereiche mehrerer oberster Landesbehörden betroffen sind, ist es geboten, dass ein Ressort die Federführung übernimmt.

Da es bisher bei der Abwehr drohender oder eingetretener Gefahren unterhalb der Katastrophenschwelle nur für Einzelbereiche Verfahrensvorschriften für den Fall gibt, dass mehrere oberste Landesbehörden zuständig sind und keine von sich aus die Federführung übernimmt, lege ich auf der Grundlage von Art. 29 der Verfassung des Landes Schleswig-Holstein in der Fassung vom 13. Juni 1990 (GVOBl. Schl.-H. S. 391) folgendes fest:

1. Federführend ist die oberste Landesbehörde, die nach dem sachlichen Inhalt einer Angelegenheit überwiegend zuständig ist. Dies gilt auch dann, wenn für die Abwehr der Gefahr eine nachgeordnete Behörde zuständig ist.
2. Die federführende oberste Landesbehörde hat die Aufgabe, unter Beteiligung der anderen betroffenen Ressorts alle für die Bewältigung der Gefahrensituation zu berücksichtigenden Gesichtspunkte so aufeinander abzustimmen, dass die zuständigen Behörden in enger Zusammenarbeit effektiv und zeitgerecht ihre gesetzlich geregelten Aufgaben zur Gefahrenabwehr wahrnehmen können.

Ferner tritt die federführende oberste Landesbehörde gegenüber anderen beteiligten Stellen und der Öffentlichkeit als Sprecherin auf.

3. Kommt eine Einigung über die Federführung einer obersten Landesbehörde nicht zustande, entscheidet in unaufschiebbaren Fällen die Innenministerin oder der Innenminister über die Federführung. Bis zu einer Einigung bzw. Entscheidung nach Satz 1 bleibt das zuerst mit der Sache befasste Ressort federführend.“

- 2.4.** Zu erwähnen bleibt der wegen der Annahme einer „besonderen Lage“ einberufene „interministerielle Leitungsstab“. Nach den vom Kabinett am 24. März 1987 beschlossenen „Grundsätze(n) für die Zusammenarbeit der Ministerien im Krisenfall und in besonderen Lagen“ wird der interministerielle Leitungsstab zur Bewältigung der Aufgaben in einer besonderen Lage gebildet.

Eine besondere Lage ist ein Ereignis unterhalb des Krisenfalles. Sie ist insbesondere gegeben, wenn wegen einer bevorstehenden Gefahr oder einer eingetretenen Störung der öffentlichen Sicherheit in einem überörtlichen Bereich

- die ständige Beobachtung der Lage erforderlich ist und/oder laufend Maßnahmen getroffen werden müssen und

- diese Maßnahmen laufend zwischen mehreren Ministerien der Landesregierung abgestimmt werden müssen

(vgl. § 1 Nr. 2 der Grundsätze).

Der interministerielle Leitungsstab wird vom federführenden Ministerium im Benehmen mit dem Innenministerium, den übrigen beteiligten Ministerien und der Chefin/dem Chef der Staatskanzlei einberufen. Er tritt in der Krisenzentrale der Landesregierung zusammen. Der interministerielle Leitungsstab gliedert sich in einen technischen, einen fachlichen und den Bereich Öffentlichkeitsarbeit. Der technische Bereich, für den das Innenministerium die Verantwortung trägt, enthält die Funktionsbereiche Technische Leitung, Innerer Dienst und Erarbeitung der Lage. Für die Organisation des Fernmeldewesens ist das Ministerium für Wirtschaft, Technologie und Verkehr zuständig. Den fachlichen Bereich bilden die Funktionsbereiche Fachliche Leitung und Mitarbeiter der beteiligten Ministerien. Für den fachlichen Bereich ist das federführende Ministerium verantwortlich, das im Stab durch die/den fachlich zuständige/n Abteilungsleiterin/Abteilungsleiter vertreten wird. Der Bereich Öffentlichkeitsarbeit steht in Verantwortung der Presse- und Informationsstelle der Landesregierung. Ihm gehören ferner Mitarbeiterinnen/Mitarbeiter des federführenden Ressorts und sonstige einzuweisende Mitarbeiterinnen/Mitarbeiter an (§ 6 der Grundsätze).

Aufgabe des interministeriellen Leitungsstabes sind, die in der besonderen Lage vom federführenden Ministerium und den anderen beteiligten Ressorts zu treffenden Führungsentscheidungen herbeizuführen, Maßnahmen aufeinander abzustimmen und für eine einheitliche Durchführung Sorge zu tragen (§ 7 der Grundsätze). Die durch die einschlägigen Rechtsvorschriften geregelten Zuständigkeiten der Behörden werden durch die Einrichtung und die Tätigkeit des interministeriellen Leitungsstabes nicht berührt.

- 2.5.1.** Die sachverständige Auskunftsperson Prof. Dr. Burkhardt Ziemske hat sich den Kompetenzen des Landes Schleswig-Holstein im Aufgabenbereich des Bundes kraft Amtshilfe sowie Notkompetenzen zugewandt. Über Notkompetenzen stelle das Recht der Gefahrenabwehr sicher, dass auch in den Fällen, in denen die an sich zuständige Behörde nicht oder nicht ausreichend handele, die gebotenen Abwehrmaßnahmen getroffen werden könnten. Dazu gehörten die Notkompetenzen in Fällen der Gefahr im Verzuge (Eilfälle) und des Notstandes. Unter dem Gesichtspunkt des Verbotes der Mischverwaltung wichen Kompetenzen des Landes, soweit die Zuständigkeit des Bundes begründet sei, mit Ausnahme dieser Notkompetenzen.
- 2.5.2.** Was die Zuständigkeiten des Landes Schleswig-Holstein seewärts des Küstenmeeres, also der sog. Schutzzone unter Einschluss des Festlandsockelbereiches und der Wirtschaftszone, anbelangt, ist nach Auffassung von Prof. Dr. Ziemske weder aus dem Völkerrecht noch aus dem Verfassungsrecht ein Ausschluss der Länder von der Aufgabenerfüllung zu folgern. Das Völkerrecht schreibe den Küstenstaaten nicht vor, welche staatlichen Stellen die völkerrechtlich gestatteten hoheitlichen Eingriffe seewärts des Küstenmeeres zu ergreifen hätten. Auch verfassungsrechtlich sei kein Verbot für eine Aufgabenerfüllung durch die Länder zu erkennen. Die Bundesrepublik Deutschland differenziere im nationalen Recht nicht zwischen den völkerrechtlich anerkannten Schutz- und Wirtschaftszonen. Die Kompetenzordnung des Grundgesetzes beziehe sich auf dessen Geltungsbereich, also auf das Staatsgebiet. Das seewärts des Küstenmeeres gelegene Gebiet sei nicht mehr Staatsgebiet. Es sei demnach nicht dominiert durch die grundgesetzliche Kompetenzzuweisung zwischen Bund und Ländern. Das seewärts des Küstenmeeres gelegene Seegebiet unterstehe dem internationalen See-

recht und werde geprägt durch völkerrechtliche Regelungen. Entsprechend dem völkerrechtlichen Standard richteten sich die Kompetenzen der Anrainerstaaten nach der jeweiligen Meereszone und der jeweils zu ergreifenden Maßnahme. Dies internalisiert, sei auch das deutsche Recht im Grundgedanken der Kompetenzzuweisung ausdrücklich völkerrechtsfreundlich. Nationales Recht wolle im Einklang mit Völkerrecht stehen und unterstreiche dies insbesondere im Wortlaut des Seeaufgabengesetzes in § 1 Nr. 3. Aus dieser Norm ergebe sich aber keine Verdrängung der Länderzuständigkeiten. Von Ländern sei in der Norm gar nicht die Rede. Auch greife systematisch nicht das verfassungsrechtliche Verbot der Mischverwaltung. Die eingeschränkte Alternativität zwischen Bundes- und Landeskompetenzen sei wegen des internationalen und extraterritorialen Bezuges nicht Grundlage dieser Zuordnung.

Aus alledem folge, dass § 1 Nr. 3 Seeaufgabengesetz lediglich auf völkerrechtliche Usancen verweise. In dieser Bestimmung werde der Bund generell für zuständig erklärt auf dem Gebiet der Seeschifffahrt „seewärts der Begrenzung des Küstenmeeres, wenn das Völkerrecht dieses zulässt oder erfordert“. Diese nur einfachgesetzliche Aufgabenzuweisung an den Bund verbiete den Ländern jedoch keineswegs die Aufgabenerfüllung. Soweit in den internationalen Schutz- und Wirtschaftszonen Kompetenzen des Küstenstaates ausgeübt wurden, seien sie nach der Kompetenzverteilung auszuüben, wie sie sich für das Küstenmeer gestalte. International folge dies aus dem Effektivitätsprinzip; verfassungsrechtlich aus der Natur der Sache und kraft territorialer Souveränität. Ein Küstenstaat könne die zum Schutze seines Territoriums gebotenen Gefahrenabwehrmaßnahmen häufig nur dann in geeigneter Weise treffen, wenn er Vorfeldzugriffsrechte in den internationalen Schutz- und Wirtschaftszonen habe. Die Kompetenzverteilung in den Schutz- und Wirtschaftszonen entspreche der im Küstenmeer. Das Land Schleswig-Holstein sei danach aus Gründen der Natur der Sache und der territorialen Souveränität sowie des kooperativen Föderalismus seewärts des Küstenmeeres zuständig, soweit es innerhalb des Küstenmeeres die Zuständigkeit habe.

- 2.5.3.** Handlungsermächtigungen für das Land Schleswig-Holstein ergeben sich nach der Auffassung von Prof. Dr. Ziemske originär aus dem Recht der Gefahrenabwehr, insbesondere zum Schutze des Wattenmeeres und abgeleitet in den Bereichen originärer Zuständigkeiten des Bundes aus Notkompetenzen. Im konkreten Fall lag im Bereich des Handlungsermessens nach seiner Auffassung eine Ermessensreduzierung auf Null vor.

„Es bestand zumindest mit Eintritt des Havaristen ‚Pallas‘ in das deutsche Küstenmeer eine Gefahr für das besonders ausgewiesene Schutzgut des Schleswig-Holsteinischen Wattenmeeres, insbesondere der an der Küste und an den Stränden lebenden und wirtschaftenden Menschen sowie der einzigartigen Flora und Fauna. Diese Gefahr bestand unabhängig davon, ob die ‚Pallas‘ letztlich in den Nationalpark trieb oder nicht. Auch die Tatsache, dass die Strandung außerhalb der Grenzen des Nationalparks erfolgte, ändert an der Einschätzung nichts. Es kommt insoweit auf eine ‚ex ante et situatione et re‘-Betrachtung an. Danach ist zeitlich auf den Zeitpunkt der Gefährdungslage abzustellen. Zu berücksichtigen ist überdies die konkrete Situation, also insbesondere die unabwägbare Wetterlage und die Typik der Gefährdung ‚auf See‘. Schließlich ist auf den Stellenwert der Schutzgüter abzustellen. Dabei gilt: Je höher der Stellenwert, desto geringer sind die Anforderungen an die Wahrscheinlichkeit des Eintritts der Gefahren.“

Der Stellenwert von Schutzgütern ergibt sich aus internationalen, supranationalen und nationalen Bindungen des Staates. Diese sind bezüglich des Schleswig-Holsteinischen Wattenmeeres weitgehend und anspruchsvoll. Nicht zuletzt ist das Schleswig-Holsteinische Wattenmeer als Schutzgut besonders durch das Nationalparkgesetz 1985 ausgewiesen, dessen Status durch die beabsichtigte Novelle noch im Jahre 1999 ausgebaut werden soll. Bereits gegenwärtig werden Verletzungen gegen den Schutzstatus gemäß § 11 NPG mit Ordnungswidrigkeiten sanktioniert.

Wegen dieser Sanktionsregel sowie bereits existierender grundrechtsrelevanter Nutzungseinschränkungen ist auch an die Ermessensreduzierung kraft Selbstbindung der Verwaltung und der Gleichbehandlung zu denken. Sie tritt bereits dadurch ein, dass das Land in der Regel bei Gefährdungen des Wattenmeeres zu seinem Schutze einschreitet, etwa in dem Falle, dass sich jemand anschickt, im Wattenmeer Gegenstände als Abfall zu entsorgen.

Angesichts des hohen Stellenwertes der hier betroffenen Schutzgüter waren nur geringe Anforderungen an den Schadenseintritt zu stellen.

Der hohe Stellenwert der Schutzgüter im Wertesystem verdichtet auch die Ermessensausübung auf eine Handlungspflicht. Insoweit ist von Bedeutung, dass das Handeln im Sinne der Gefahrenabwehr nur vorteilhaft ist. Nachteile durch ein Eingreifen durch das Land sind dagegen nicht erkennbar. Die Entsorgungskosten fallen mit oder ohne Eingreifen an. Angesichts dieser eindeutigen Wertdifferenz zugunsten eines Tätigwerdens, schrumpft hier das Handlungsermessen auf Null. Es bestand mithin für das Land Schleswig-Holstein eine Rechtspflicht zum Handeln.

...

Mit der Feststellung der Handlungspflicht im Falle der ‚Pallas‘ ist zunächst nur das ‚Ob‘ der Handlung determiniert. Mit welchen Mitteln aber das Land Schleswig-Holstein die Gefahr abzuwehren hat, ist damit noch keineswegs festgeschrieben. Hinsichtlich des ‚Wie‘ der Handlung haben die zuständigen staatlichen Stellen des Landes ein Auswahlermessen. Doch auch dieses Auswahlermessen steht wie das Handlungsermessen unter der allgemeinen Pflicht rechtmäßigen Verhaltens. Damit ist auch das Auswahlermessen pflichtgemäßes Ermessen und auch als solches dem Opportunitätsprinzip unterstellt. Es ist derart auszuüben, dass der staatliche Zweck, den es zu garantieren bestimmt ist, auch erfüllt wird. Entsprechend muss im Recht der Gefahrenabwehr mit derartigen Mitteln gehandelt werden, die geeignet, erforderlich und angemessen sind, eine Gefahr abzuwehren bzw. eine Störung zu beseitigen. Der Staat steht in Pflicht, alle erdenklichen Mittel der Gefahrenabwehr in seine Überlegungen mit einzubeziehen und sich zu vergewissern, auf jeden Fall ‚ausreichend‘ zu handeln. Dies schließt auch die Möglichkeit ein, Probleme außerhalb des Landes zu lösen.“ (Ziemske, aaO., Seite 67 ff.)

3. Verschränkungen der Zuständigkeiten von Bund und Land

- 3.1. Zu den räumlich und fachlich kaum auflösbaren Verschränkungen zwischen den Zuständigkeiten des Bundes und des Landes Schleswig-Holstein hat die sachverständige Auskunftsperson Dr. Doris König ausgeführt:

„Sollte sich die ‚Pallas‘ anfangs noch außerhalb des deutschen Küstenmeeres, also in der AWZ, befunden haben, so wären für Gefahrenabwehrmaßnahmen gemäß § 1 Abs. 3 lit. a und b SeeAufgG allein die Wasser- und Schifffahrtsbehörden des Bundes zuständig gewesen. Rechtsgrundlage für sofortige - schifffahrtspolizeiliche - Maßnahmen ist § 2 Abs. 1 S. 2 I. V. m. § 3 b (Ersatzvornahme auf Kosten des Verantwortlichen) SeeAufgG. Das (spätere) Schleppen der auf die Küste zutreibenden ‚Pallas‘ im Küstenmeer stellt sich in erster Linie als eine strompolizeiliche Maßnahme dar. Vorrangiges Ziel dieser Maßnahme war es, das hilflos treibende, brennende Schiff so schnell wie möglich aus der Seewasserstraße zu entfernen und in einen Hafen zu bringen, um ein Stranden in den flachen Gewässern vor den nordfriesischen Inseln zu verhindern. Rechtsgrundlage hierfür bilden §§ 24 Abs. 1, 30 Abs. 1 WaStrG. Was das Abpumpen des in den Tanks und auch in den Laderäumen vorhandenen Bunkeröls betrifft, fällt die rechtliche Einordnung schwerer. Einerseits waren diese - äußerst kostspieligen - Maßnahmen erforderlich, um eine spätere Beseitigung des Wracks überhaupt zu ermöglichen. Deshalb könnte man sie ebenfalls als strompolizeiliche Maßnahmen ansehen. Andererseits dürfte das vorrangige Ziel dieser Maßnahmen die Verhütung einer Verschmutzung der umliegenden Gewässer und Strände gewesen sein. Die Reinhaltung der Küstengewässer und Strände fällt aber wiederum in den Zuständigkeitsbereich der Länder, hier also des Landes Schleswig-Holstein. Die rechtliche Einordnung der Maßnahmen ist insbesondere im Hinblick darauf wichtig, wer die Kosten für die jeweiligen Maßnahmen zu tragen hat und wer Kostenersatzansprüche gegen den Schiffseigner/Reeder geltend machen kann.“ (König, aaO., S. 13 f.)

- 3.2. Zum Verhältnis der Zuständigkeiten von Bund und Ländern hat Prof. Dr. Ziemske ausgeführt: Stünden mehrere Behörden oder gar Verbände mit Gefahrenabwehraufgaben in Berührung, richte sich die Ermittlung der primär verantwortlichen staatlichen Stelle nach dem Spezialitätsprinzip. Danach verdränge die speziellere Aufgabenzuweisung die allgemeinere. Dieses Prinzip greife nicht nur im Verhältnis staatsinterner Behörden, sondern auch in den Beziehungen staatsübergreifender Aufgabenerfüllung durch Bundes- und Landesbehörden. Dass auch in diesen Fällen der Mehrfachkompetenz eine Regelung der primären Verantwortlichkeit bestehen müsse, ergebe sich aus dem Verbot der Mischverwaltung von Bundes- und Landesbehörden. Dem Verbot der Mischverwaltung könne nur Rechnung getragen werden, wenn die Fälle der Mehrfachkompetenz aufgelöst werden und ein Verwaltungsträger für primär zuständig erklärt werde. Die Auflösung dieses positiven Konkurrenzproblems sei wie auch sonst sachgerecht und unter Berücksichtigung des Gesamtzusammenhanges der Bund-Länder-Beziehungen vorzunehmen.

„Für die hier zu erörternde Rechtslage ist mithin zunächst die Ermittlung aller in Betracht kommenden Gefahren entscheidend. Dazu zählt hier zum einen die Leichtigkeit und Sicherheit des Wasserverkehrs, Leib- und Lebensgefahr für die Mannschaft, Verschmutzungsgefahr der Hohen See und des Küstenmeeres, Gefährdung des Wattenmeeres einschließlich seiner Fauna und Flora; Gefährdung des Grundwassers. Zur weiteren Einschätzung schwerpunktmäßiger Betroffenheit bedarf es einer Einschätzung der Wertigkeit der betroffenen Rechtsgüter. Zur Ermittlung der Wertigkeit trifft die gesamte Rechtsordnung eine

Prärogativentscheidung. Danach stehen Leib- und Lebensschutz wegen ihrer verfassungsrechtlichen Absicherung und strafrechtlichen Sanktion im Rang an oberster Stelle. Diesbezügliche unmittelbare Gefahren waren mit dem Abschluss der Bergung der Mannschaft der ‚Pallas‘ am 26. Oktober 1998 zunächst beseitigt.

Allerdings blieb die weitere Gefahr für die Leichtigkeit und Sicherheit des Wasserstraßenverkehrs durch das Treiben der brennenden, mannschaftslosen ‚Pallas‘. Die damit begründete schiffahrtspolizeiliche Bundeskompetenz wurde aber durch das Abdriften der ‚Pallas‘ in das deutsche Küstenmeer und speziell in Richtung des Schleswig-Holsteinischen Wattenmeeres verdrängt von der Zuständigkeit des Landes Schleswig-Holstein kraft Sachgebietsnähe. Der Schutz von Vermögensinteressen der an und von den Küsten lebenden Menschen rückte in den Mittelpunkt des Geschehens. Überdies stellt das Nationalparkgesetz klar, dass daneben auch Fauna und Flora dieser Eigengewässer als einmalig schützenswert anzusehen sind. Die Bedeutung der Gefährdung der Wasserstraßen schwand demgegenüber in dem Maße, in dem die Gefahr durch die betroffenen Rechtsgüter und Einrichtungen spezifischen landesstaatlichen Charakter annahm. Dies vollzog sich schrittweise. Je mehr die ‚Pallas‘ eine Bedrohung für das Schleswig-Holsteinische Wattenmeer, die Küste und Strände der Nordfriesischen Inseln darstellte, desto mehr konzentrierte sich die Kompetenz zur Gefahrenabwehr auf die zuständigen Landesbehörden unter der Federführung des in der Sache am meisten betrauten Umweltministeriums. Die Beurteilung erfolgt wiederum, wie grundsätzlich im Polizei- und Sicherheitsrecht, auf Grund der - bereits erwähnten - Einschätzungsprärogative ‚ex ante et situatione et re‘. (Ziemske, aaO., Seite 53 f.)

4. Vereinbarung zwischen dem Bund und den Küstenländern

Da die Zuständigkeiten des Bundes und der Länder im Falle drohender oder bereits eingetretener Meeresverschmutzungen räumlich und fachlich kaum auflösbar miteinander verschränkt sind, es also zu Überschneidungen und Unstimmigkeiten kommen kann, haben der Bund und die - damals - vier Küstenländer 1975 ein Verwaltungsabkommen über die Bekämpfung von Ölverschmutzungen geschlossen. Dieses wurde unter Einbeziehung von Mecklenburg-Vorpommern durch die Vereinbarung zwischen dem Bund und den Küstenländern über die Bekämpfung von Meeresverschmutzungen vom 27. April 1995 - im folgenden: BLV - (VerkBl. 1995, 382) abgelöst. Neben die Vereinbarung tritt ergänzend die Richtlinie für die Einsatzleitgruppe (ELG-Richtlinie) vom 1. August 1996.

Aufgrund der Vereinbarung richten der Bund und die fünf Küstenländer eine Einsatzleitgruppe (ELG) zur Lenkung gemeinsamer Einsatzmaßnahmen ein. Die ELG besteht aus einem Beauftragten des Bundes und je einem Beauftragten der Küstenländer (§ 5 Abs. 1 und 2 BLV). Die ELG wählt einen Vorsitzenden, der die Sitzungen leitet und die Entscheidungen der ELG nach außen vertritt. Die ELG legt fest, welche Mitglieder u. a. für die Unterrichtung der Medien zuständig sind (Nr. 9 Abs. 4 ELG-Richtlinie). Erste Anlaufstelle für Meldungen über ein Schiffsunglück, das zu Verschmutzungen von Gewässern, Ufern und Stränden führen kann oder bereits geführt hat, ist der Zentrale Meldekopf (ZMK) - eine Einrichtung des Wasser- und Schifffahrtsamtes Cuxhaven -, den der Bund als Meldeorganisation zur Verfügung stellt (§ 4 Abs. 1 und 2 BLV). Dieser überprüft die Meldungen, gegebenenfalls indem er Schiffe oder Flugzeuge zum Unglücksort schickt, und entscheidet darüber, ob die Umwelt so erheblich geschädigt sein könnte, dass gemeinsame Maßnahmen erforderlich sind. Hält der ZMK gemeinsame Maß-

nahmen für erforderlich, leitet er die Meldung an den ELG-Beauftragten des Bundes weiter (§ 4 Abs. 4 BLV). Dieser entscheidet im Einvernehmen mit den ELG-Beauftragten der Länder, ob ein ELG-Fall vorliegt und deshalb die ELG einzuberufen ist. Verlangt der ELG-Beauftragte des von der Verschmutzung bedrohten Küstenlandes die Einberufung, so muss diese zusammentreten (§ 5 Abs. 6 BLV). Die ELG entscheidet anhand bestimmter Kriterien, welche Maßnahmen zu treffen sind (§ 5 Abs. 7 Satz 1 BLV). Diese Kriterien sind in Nummer 8 der ELG-Richtlinien aufgeführt:

„8. Kriterien für den ELG-Fall

(1) Die Frage, ob eine Verschmutzung im Sinne der BLV vorliegt, ist von der ELG nach den vorliegenden Umständen und Bedingungen zu entscheiden. Hierbei sind insbesondere die Art und Menge des ausgelaufenen Schadstoffes sowie die Größe und Schutzwürdigkeit des durch eine Verschmutzung gefährdeten Gebietes zu berücksichtigen (Richtwerte Abs. 5). Bei einer zu erwartenden Verschmutzung liegen die Voraussetzungen der BLV im allgemeinen vor, wenn einer der nachstehend genannten Richtwerte überschritten wird oder ein Gebiet der genannten Art erheblich gefährdet ist (§ 4 Abs. 4 BLV):

Menge:

etwa

- | | |
|---|-----------|
| 1. freier Seeraum (seeseitig der 10-m-Tiefenlinie) | 50 cbm Öl |
| 2. Ufer- und Küstensaum (landseitig der 10-m-Tiefenlinie) | 10 cbm Öl |
| 3. Seeschiffahrtsstraßen (soweit nicht 1. oder 2.) | 5 cbm Öl |

Ufer-/Böschungslänge:

3 km mit erheblichem Bedeckungsgrad im Flutsaumbereich

sensible Gebiete:

Seehundbänke
Muschelbänke
Rast-, Brut- und Nistplätze
Nationalparks
Naturschutzgebiete
Fremdenverkehrsgebiete

(2) Bei anderen Schadstoffen als Öl wird die ELG tätig, wenn eine nachhaltige Schädigung der Gewässer, Ufer und Strände im Geltungsbereich eingetreten oder zu besorgen ist. Schadstoffe sind insbesondere die im Rufbereitschafts- und Ersteinsatzsystem (RESY) enthaltenen Stoffe oder solche mit vergleichbarem Gefährdungspotential.“

Die Entscheidungen werden in der Regel einvernehmlich getroffen. Kommt eine einvernehmliche Entscheidung nicht zustande, entscheidet der ELG-Beauftragte des Küstenlandes, dessen Gebiet von der Verschmutzung am meisten betroffen ist (§ 5 Abs. 7 Satz 3 BLV). Die Entscheidungen der ELG betreffen insbesondere den Einsatz von gemeinsam beschafftem Gerät und Material in den jeweiligen Zuständigkeits-

bereichen der Partner sowie die Anforderung internationaler Hilfsleistungen oder von Hilfsleistungen durch andere Einrichtungen und Einsatzkräfte, zum Beispiel das Technische Hilfswerk, die Bundeswehr, Fachberater oder Firmen. Außerdem hat die ELG die Aufgabe, zuständige Stellen wie Behörden des Bundes, der Länder oder der Kommunen oder Versicherungen und Verbände zu unterrichten und gegebenenfalls zu beteiligen (Nr. 5 Abs. 1 ELG-Richtlinie). Nach § 5 Abs. 7 Satz 2 BLV obliegt die Durchführung der Maßnahmen den zuständigen Behörden der Partner. Die ELG ist nur ein Abstimmungsgremium. Verwaltungsakte sind von den jeweils zuständigen Behörden zu erlassen; privatrechtliche Verträge sind von ihnen zu schließen.

Zur Wahrnehmung der in der Vereinbarung vorgesehenen Aufgaben bilden der Bund und die Länder neben der ELG jeweils eine Sonderstelle. Diese Sonderstellen sind unter anderem dafür zuständig, bei der Vorbereitung und Durchführung der von der ELG angeordneten Maßnahmen mitzuwirken (§ 9 Abs. 2 Nr. 4 BLV). Bis zum Zusammentreten der ELG haben die Leiter der beiden Sonderstellen die Aufgaben der ELG wahrzunehmen. Sie führen die in ihre jeweilige Zuständigkeit fallenden vorbereitenden Arbeiten durch. Sie können Maßnahmen zur weiteren Erkundung des Schadensumfangs sowie vorbereitende Maßnahmen zur Schadensbekämpfung anordnen. Bei der Entscheidung über unaufschiebbare Maßnahmen in den ersten Stunden nach Eingang einer Schadensmeldung kommt ihnen daher besondere Bedeutung zu. Sie sollen ihre Entscheidungen - ebenso wie die der ELG selbst - einvernehmlich treffen (Nr. 7 Abs. 4 ELG-Richtlinie). Federführend ist der Leiter der Sonderstelle, in deren Zuständigkeitsbereich der Schadensfall eintritt, mithin die Sonderstelle des Bundes für die Hohe See und die Seeschiffahrtsstraßen und die Sonderstelle der Länder für den übrigen Bereich, insbesondere für die Küstengewässer, Ufer und Strände (Nr. 7 Abs. 6 ELG-Richtlinie). Im Falle fehlenden Einvernehmens ist letztlich die Stimme des Leiters der federführenden Sonderstelle ausschlaggebend.

Auch wenn es sich nach Schwere und Umfang der Verschmutzung um einen ELG-Fall handelt, bleibt die Zuständigkeit der Behörden der Partner, das heißt des Bundes und der Küstenländer, für den Erlass ordnungsrechtlicher Maßnahmen unberührt (§ 5 Abs. 11 BLV).

Ist die ELG zusammengetreten und hat sie den ELG-Fall erklärt, so entscheidet sie nachträglich über solche Maßnahmen, die die Behörden des Bundes oder des betroffenen Küstenlandes zur unmittelbaren Gefahrenabwehr bereits veranlasst haben (Nr. 9 Abs. 2 ELG-Richtlinie). Werden die Maßnahmen von der ELG akzeptiert, so gilt für sie die in § 10 BLV vereinbarte Regelung über die Kostentragung.

Die Kosten der von der ELG angeordneten oder nachträglich akzeptierten Maßnahmen werden zu 50 % vom Bund und zu 50 % von den Küstenländern getragen. Schleswig-Holsteins Anteil am Kostenanteil der Küstenländer beträgt 15 % (§ 10 Abs. 3 Nr. 4, Abs. 4 BLV). Darin sind die Kosten nicht eingeschlossen, die von dritter Seite - insbesondere von den für die Gefahr oder Störung Verantwortlichen - erstattet werden. Ist eine Kostenerstattung seitens der Verantwortlichen gesetzlich vorgesehen, haben die Küstenländer den Bund ermächtigt, solche Ansprüche gegen Dritte auch in ihrem Namen geltend zu machen und gegebenenfalls gerichtlich durchzusetzen (§ 10 Abs. 7 BLV).

V. Hat die Landesregierung Schleswig-Holstein alle rechtlichen und tatsächlichen Möglichkeiten zur Gefahren- und Katastrophenabwehr hinsichtlich der „Pallas“ genutzt, um vorhandene oder eingetretene Schäden zu vermeiden oder zu minimieren, und hat die Koordinierung mit den Maßnahmen von Behörden des Bundes hierzu beigetragen?

A. Vorbemerkungen (Schäden)

Kernpunkt der Gefahrenabwehrmaßnahmen war es nach der Strandung der „Pallas“, die Meeresverschmutzung und einhergehende Schäden für den marinen Bereich zu minimieren. Verursacher der Meeresverschmutzung waren die Betriebsstoffe des Havaristen, ausschließlich Öle verschiedener Provenienz wie Schweröl (Bunkeröl), Dieselöl, Hilfsöle (Schmier- und Hydrauliköle) und Altöl. Diese Öle wurden nach der Strandung Schadstoffe. Die Schadstoffmengen und ihre Verteilung in die Umwelt sind in verschiedenen Berichten dokumentiert worden, u.a.:

1. BMV-Bericht „Bergung, Schadensbegrenzung und Bekämpfung der Ölverschmutzung - Havarie des Frachters ‚Pallas‘ in der Nordsee“ vom 08.03.1999 (Umdruck 14/3301)
2. ELG-Bericht 30.10.1998 - 19.03.1999 (Umdruck 14/3496)

Danach sind 756 t Öle entsprechend 802 m³ beim Auslaufen der „Pallas“ aus dem letzten Hafen in Schweden an Bord gewesen. Aus der Tabelle 8a³⁷⁰ kann entnommen werden, dass 450 t aus dem Schiff, von Ölaufnahmeschiffen und an den Stränden aufgenommen wurden. 140 t Öle sind im Wasser abgesunken, dispergiert und/oder ausgegast.

1. Umweltschäden

Die „Pallas“-Strandung erfolgte im ökologisch hoch empfindlichen Wattenmeer. Die Verschmutzung wurden von mehreren Dienststellen und Forschungseinrichtungen untersucht. Die Untersuchungsergebnisse von LANU, FTZ Westküste, GKSS, Fischereiamt und Lebensmittel- und Veterinäruntersuchungsamt des Landes lassen erkennen, dass wesentliche Beeinträchtigungen von Bodentieren und Wasser durch die Schadstofföle nicht eingetreten sind³⁷¹.

„Trotz der im Vergleich zu anderen Havarien relativ geringen ausgetretenen Ölmenge verursachte die ‚Pallas‘-Havarie das bisher größte durch Öl bedingte Vogelsterben an deutschen Küsten“³⁷². Von den sich im Wattenmeer jahreszeitbedingt aufhaltenden Vögeln

³⁷⁰ Umdruck 14/3496.

³⁷¹ Umdruck 14/3496, S. 79.

³⁷² Umdruck 14/3496, S. 80.

wurden ca.20.000 Vögel verunreinigt und 12.000 Vögel verölt aufgefunden³⁷³. Den Angaben des Nationalparkamtes seien rund 16.000 Seevögel dem ausgetretenen Öl zum Opfer gefallen³⁷⁴. Eiderenten (71%) und Trauerenten (20%) waren die hauptbetroffenen Vogelarten. Eine Gefährdung der Populationen gilt als unwahrscheinlich.

Seehunde waren vom Öl kaum betroffen. Ein leicht veröltes und durch Krankheit geschwächtes Tier wurde getötet.“

2. Auswirkungen auf die Fischerei

Der Deutsche Fischerei-Verband nennt folgende wirtschaftliche Einbußen der im Seegebiet tätigen Fischereibetriebe:

- „• In den ersten Tagen nach dem Unglück sind Ölverschmutzungen an Krabbenkuttern, Fanggeräten sowie Sieb- und Sortiereinrichtungen eingetreten. ...
- Ebenfalls in der Anfangsphase ist es auch zu Verunreinigungen der Fänge gekommen, die aber sofort wieder über Bord gegeben wurden. ...
- Nach dem Bekanntwerden der Ölverschmutzung haben zahlreiche Betriebe das Fanggebiet vorsorglich verlassen oder es nicht mehr aufgesucht. Die möglichen Ausweichgebiete sind jedoch in dieser Jahreszeit deutlich weniger ertragreich.“³⁷⁵

3. Auswirkungen auf den Quartären Sektor

Aus der Presse war zeitnah zum Abschluss der Brandbekämpfungsarbeiten berichtet worden, dass Vertreter der Inseln und Halligen gemeinsam mit dem Nordseebäderverband verstärkte Marketinganstrengungen begonnen werden sollten, um die negativen Folgen des durch die „Pallas“-Havarie hervorgerufenen Imageschadens zu begrenzen. Inselbürgermeister und Verbandsvertreter befürchteten Umsatzverluste von annähernd 43 Millionen DM. Ob, wie der Bürgermeister von Wyk auf Föhr mutmaßte, der Tourismus auf seiner Insel zusammengebrochen und die Existenzgrundlage der Bevölkerung gefährdet sei³⁷⁶, konnte nicht verifiziert werden. Hinzuweisen ist in diesem Zusammenhang, dass frühere Umweltgefährdungen wie beispielsweise das Robbensterben, eine extreme Algenblüte oder die massenhaft angeschwemmten Giftbeutel („Apron Plus“) abträgliche Folgen für den Tourismus brachten.

³⁷³ Umdruck 14/3496, S. 82, Tabelle 3.1.

³⁷⁴ Umdruck 14/3301, S. 34.

³⁷⁵ Umdruck 14/3301, S. 34.

³⁷⁶ nach Clausen, „Schwachstellenanalyse“, S. 28.

Der einvernommene Amtsvorsteher von Amrum, Herr Jungclaus, konnte im Ausschuss auf entsprechende Fragen erläutern: „Die Insel Amrum ist sauber ..., wir sind froh, eine saubere Insel vorzeigen zu können.“³⁷⁷

Der einvernommene Amtsvorsteher von Föhr/Land, Herr Olufs, erklärte auf eine entsprechende Nachfrage, dass die Strände jetzt sauber seien.³⁷⁸

³⁷⁷ AProt. 16, S. 41,42.

³⁷⁸ AProt. 16, S. 46.

B. Chronologie der Ölbekämpfung

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
Sonntag, den 25.10.1998, bis Donnerstag, den 29.10.1998				
	<p>Die „Pallas“ gerät am 25.10.1998 in stürmischer See in Brand. Die Besatzung wird abgehoben und nach Esbjerg gebracht. Mehrzweckschiffen gelingt es, nach ersten vergeblichen Versuchen, eine Leinenverbindung herzustellen. Diese hält jedoch nur 16 Stunden und das Schiff treibt auf eine Sandbank zu und strandet letztlich vor Amrum.</p>		<p>Zu diesem Zeitpunkt ist eine Kompetenz des Bundes gegeben und damit das Wasser- und Schifffahrtsamt zuständig.</p>	<p>Montag, 26.10.1998:</p> <p>Leiter AfK (hat Bereitschaftsdienst) Preugschat wird vom Lagezentrum des Innenministeriums über Anfrage wegen eines Nothafens für die brennende „Pallas“ informiert, schaltet MWTV ein und hält Kontakt zum ZMK aufrecht.</p> <p>Unterrichtung von Gudat/IV 3 im Innenministerium am nächsten Morgen, ab diesem Zeitpunkt ständiger Kontakt des AfK mit Cuxhaven bzw. später MUNF und Kreis NF mit dem Blick auf einen möglichen worst case bis zur Einrichtung des interministeriellen Leitungsstabes.</p> <p>Dienstag, 27.10.1998:</p> <p>ZMK informiert das Umweltministerium (Fachabteilung) über die Vorgänge vom 25.10.-27.10.1998.</p>

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
				<p>17:05 Uhr Leiter AfK Preugschat alarmiert vorsorglich den Kreis NF als zuständige untere KatS-Behörde über die Lage und eine potentielle Gefahr für das Wattenmeer.</p> <p>Mittwoch, 28.10.1998:</p> <p>22:45 Uhr Kesting (MUNF) wird von Dr. Grett (MUNF) angerufen.</p> <p>Information über die Lage und die Ausrufung des „ruhenden“ ELG-Falles; Maßnahme: Information an StUA Schleswig, Information an WSP Husum und an das Lagezentrum des Kreises NF</p> <p>23:30 Uhr Mitarbeiter der Amtsverwaltung Amrum ruft im MUNF an und wird in die Lage eingewiesen.</p> <p>Donnerstag, 29.10.1998</p> <p>09:00 Uhr MUNF informiert Amtsvorsteher Jungclaus, Amrum. Informationen bezüglich der Vorbereitung für Schutzmaß-</p>

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
				<p>nahmen der Inseln, die vom Staatlichen Umweltamt getroffen werden, werden weitergegeben.</p> <p>Fax des MUNF an das Landesamt für den Nationalpark: Kesting übersendet ebenfalls das Schreiben der SBM sowie das Meldeprotokoll mit der Bitte um Kenntnisnahme. Er teilt mit, dass derzeit vonseiten des schiffahrtspolizeilich zuständigen Bundes in Absprache mit dem „Pallas“-Eigner weitere Bergungs-/Schleppversuche erfolgten. Für den Fall, dass diese Schleppversuche keinen Erfolg haben würden und es bei der „Pallas“ zu einem Ölaustritt kommt, würde bereits vom WSA Cuxhaven und vom StUA Schleswig eine entsprechende Vorsorgekonzeption erarbeitet.</p> <p>21:11 Uhr Das Staatliche Umweltamt warnt in einem Fax das MUNF, dass an der Westküste der Eindruck entstanden sei, die „Pallas“ sei aufgegeben worden. Bitte an das MUNF,</p>

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
				dass es seinen ganzen Einfluss für die Bergung geltend macht.
Freitag, der 30.10.1998				
30.10.1998		Leute von Wijsmuller werden im Auftrag des Reeders auf der „Pallas“ abgesetzt.	Mit Erklärung des Falles „Pallas“ zum ELG-Fall geht am 30.10.1998 die Kompetenz zur Entscheidungsfindung auf die Einsatzleitgruppe in Cuxhaven über. Diese wird als Bund-Länder-Behörde tätig. Die Beschlüsse werden von den örtlich zuständigen Behörden durchgeführt.	Mitteilung des MUNF an das Lagezentrum des Innenministeriums: Per Fax wird ein Meldeprotokoll zum ELG-Fall „Pallas“ übermittelt; es wird über die bisherige Lageentwicklung und die Pressemitteilung der Einsatzleitgruppe informiert.
30.10.1998 09:15	Austritt von Hydrauliköl, Gefahr eines weiteren Ölaustritts; Ausrufung des ELG-Falles (Aktivierung durch SBM/SLM).			Fax vom MUNF an die ELG: Vorbereitungsmaßnahmen seien zu treffen; insbesondere vom StUA Schleswig sei zu ermitteln, ob die vorhandene Transportkapazität für die Ver- und Entsorgung des Einsatzes einschließlich der Nachführung weiterer Geräte ausreiche oder ob gegebenenfalls aus dem Bereich der Partner entsprechende Transportkapazitäten (Landungsboot) nachgeführt werden müssen.
30.10.1998 09:00				Schriftlicher Bericht vom AfK an das Innenministerium und

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
				das MUNF über Gefahren und Schadenslage unter Berücksichtigung der Auskünfte des MUNF vom Vortag.
30.10.1998 09:10				Kommunikation im MUNF: - aktuelle Lage wird an Wienholdt weitergeleitet - Frachter sitzt auf Grund; Brand ist gelöscht; hoher Wellengang - von Öl-Do wurde Ölaustritt gesichtet; Ölstreifen ca. 1.600 m Länge und ca. 200 m Breite, geschätzte Menge 500 l Öl, Driftung nach Südost; Ölbekämpfung auf See aufgrund des hohen Wellengangs nicht möglich - Scheffel (SBM) beabsichtigt Einstufung als ELG-Fall und bittet um sofortigen Kontakt mit ELG-Beauftragten des Landes SH.
30.10.1998 09:15				Kommunikation zwischen MUNF und SBM: - sofortige Einberufung des ELG-Falles; erforderliches Zusammentreten wird beschlossen; hierzu soll Dr. Grett (X 422) anreisen.

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
30.10.1998 09:17				Innerhalb des MUNF: Unterrichtung Kesting mit gleichzeitiger Bitte, Dr. Grett nach Cuxhaven zu entsenden.
30.10.1998 09:30	Ölbekämpfung aufgrund des hohen Wellenganges nicht möglich.			Innerhalb des MUNF 09:26 Uhr: Wienholdt/X 40 an Sieg/X MB 1 (Referentin im Ministerbüro): Mitteilung der vorgenannten Lagesituation.
09:45				Dr. Grett (MUNF/ELG Vertreter SH) wird über die Lage informiert und tritt seine Reise nach Cuxhaven an.
10:00				Lagebesprechung im AfK; Amtsleiter ordnet für das Wochenende vorsorglich erhöhte Bereitschaft an.
30.10.1998 11:45				Innerhalb des MUNF: Berichterstattung über die bisherige Lage.
30.10.1998 13:00			Die ELG tritt in Cuxhaven zusammen. Ölabschöpfkataran „Westensee“ soll tätig werden und den in Schleswig-Holstein betroffenen landseitigen Dienststellen sollen alle Informationen weitergeleitet werden.	

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
			Ölüberwachungsflugzeug aktiviert.	
30.10.1998 13:25				ELG-Vertreter SH an das MUNF: Mitteilung über weitere Ölausstritte; Frachter liegt fest auf Position; Bergungsversuche aufgrund des Tiefgangs nicht möglich.
30.10.1998 13:40				Lagebesprechung bei Kesting/X4: Festlegung einer Wochenendbereitschaft für den 31.10/01.11.1998
30.10.1998 15:00				Besprechung bei Gudat im Innenministerium: Anordnung, dass alle sich noch im Dienstgebäude befindlichen Kräfte des AfK dort zu verbleiben hätten. Des Weiteren wurde vereinbart, eine Radiomeldung auf ihren Wahrheitsgehalt hin abzuklären. Nach dieser sollen derzeit stündlich 5 t Schweröl aus der „Pallas“ auslaufen. Erneute Erörterung der Sachlage wurde auf 16:15 Uhr, bei Gudat, festgesetzt.
30.10.1998 15:06				Anruf von Wegener (Innenministerium) beim Bereit-

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
				<p>schaftsdienst des AfK (RBK), um Auskünfte bezüglich einer falschen Rundfunkmeldung zu erhalten .</p>
<p>30.10.1998 16:15</p>				<p>Innenministerium nimmt Kontakt mit Kesting (MUNF) auf und fragt nach fachlicher Beurteilung der Lage „Pallas“.</p> <p>MUNF habe keinen Bereitschaftsdienst; nur kleine Arbeitsgruppe, da die ELG ausschließlich zuständig sei; die Lage sei vom MUNF mit eigenen Kräften und Mitteln beherrschbar. Des Weiteren wird Kesting von Gudat/IV 3 auf eine Gefahr für das Wattenmeer aufmerksam gemacht: Es wird vorgeschlagen, dass die oberste KatS-Behörde vorsorglich persönlichen Kontakt mit Landrat Dr. Bastian aufnehme.</p> <p>Kesting riet nachdrücklich davon ab, Innenministerium bzw. KatS/Kreis sollten sich auf keinen Fall einmischen, da es derzeit Bundesangelegenheit sei und die anderen ELG-Mitglieder sich evtl. weigern könnten, die Kosten dieser</p>

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
				Havarie zu tragen, dieses werde dann teuer für die Ordnungsbehörden vor Ort. Gudat/IV 3 ist mit dem Vorschlag einverstanden, dass die Krisenzentrale vorerst nicht besetzt wird und die RBK/LZ-IM zentrale Ansprechstelle bleibt.
30.10.1998 18:16/18:21				MUNF an das Lagezentrum des Innenministeriums und an Lorenz (MWTV) per Fax: Informationen über den aktuellen Stand der Lage.
30.10.1998 19:28				Fax von Kesting (MUNF) an die ELG: Übermittlung der konzeptionellen Bekämpfungsmaßnahmen und Vorbereitungen des StUA Schleswig.
Sonnabend, den 31.10.1998				
31.10.1998 12:00				Preugschat/IV AfK-AL setzt sich mit dem Bereitschaftsdienst des Kreises NF telefonisch in Verbindung und warnt nachdrücklich davor, die Gefahrenlage zu unterschätzen. Antwort: Die Verantwortlichen seien derzeit jederzeit erreichbar.

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
				<p>bar, die Ölwehren auf den Inseln seien alarmiert und stünden „Gewehr bei Fuß“.</p> <p>(Laut Vermerk Preugschat verwahrte sich Hauschild (KatS des Kreises NF) gegen die ständigen Rückfragen des AfK.)</p>
31.10.1998 12:55				<p>Dr. Grett (ELG) an das MUNF: Havarie der „Pallas“ ab 30.10.1998, um 13:00 Uhr = ELG-Fall; Schell wird Dr. Dr. Grett ab heute Nachmittag bis voraussichtlich zum Montag, den 02.11.1998, ablösen.</p>
31.10.1998				<p>Preugschat /AfK machte den KatS des Kreises NF darauf aufmerksam, dass für das AfK erhöhte Bereitschaft angeordnet worden sei und die Mitarbeiter jederzeit erreichbar sind, wenn Hilfe notwendig würde. Für den Fall, dass der Landrat bei starken Ölanlandungen KatS-Alarm auslöse, werde in Kiel der Führungsstab des Innenministeriums aktiviert.</p>

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
Sonntag, den 01.11.1998				
01.11.1998 12:00			Die Bereitschaft der Mitarbeiter im MUNF wird aufgehoben.	
01.11.1998 18:16	„Pallas“: kein weiterer Ölaustritt, Brandbekämpfung wegen schwerer See nicht möglich.	„Westensee“: Eintreffen bei „Pallas“, kann wg. Wetter nicht eingesetzt werden.		
01.11.1998 nach 22:00		Freischleppversuch von „Alex Gordon“ erfolglos.		
Montag, den 02.11.1998				
02.11.1998		Gemeinsamer Freischleppversuch von „Mellum“ und „Alex Gordon“ ohne Erfolg. Schleppeleine der „Mellum“ bricht.		
02.11.1998	„Pallas“: leichter Austritt von Bilgenöl, Auswirkungen auf Strände wegen geringer Menge und SSE-Wind nicht zu befürchten.			
Dienstag, den 03.11.1998				
03.11.1998	„Pallas“: leichter Austritt von Bilgenöl.			MUNF an den Landrat des Kreises NF, Dr. Bastian, Sachstandsbericht.

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
03.11.1998	Keine Schleppverbindung zur „Pallas“.	„Alex Gordon“ lässt Rumpfbeschädigung untersuchen. „Englishman“ (Tiefgang 5,6 m, 130 t Pfahlzug) angefordert.		12:35 Uhr: Schell/ELG an das MUNF, Meldung der Öl-Do von 12:15 Uhr: Ölfilm ist bis zu 0,35 sm vor die Südspitze von Amrum herangetrieben.
03.11.1998			ELG setzt dem Reeder eine Frist, bis zum 08.11.1998 die „Pallas“ abzuschleppen. Parallel ergeht die Aufforderung an ihn, ein Konzept zur Leichterung der Schadstoffe vorzulegen, falls die Abschleppversuche erfolglos bleiben sollten.	
Donnerstag, der 05.11.1998				
05.11.1998 vor 13:45	„Pallas“: Bewegung im Schiff, Drehung um 70°, kein Ölaustritt.			Kesting/MUNF an Gudat/IM: Zusendung des Hintergrundpapiers als Information zu dem ELG-Fall über bisherige Lageentwicklung vom 25.10.-04.11.1998; ergänzend beigefügt ist der Sachstandsbericht vom 05.11.1998.
05.11.1998 13:55	Ölüberwachungsflugzeug: kein Ölaustritt festzustellen.			
05.11.1998	„Pallas“: Dreht sich zurück, schlägt auf			

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
	Wattboden auf, leichter Austritt von Bilgenöl.			
05.11.1998		Ölbekämpfungsschiff „Norderhever“ zusätzlich.		
05.11.1998 17:01			Der Vertreter des Landes Schleswig-Holstein, Schell, übernimmt den ELG-Vorsitz.	
Freitag, der 06.11.1998				
06.11.1998 08:30				Dienstbesprechung bei Gudat/IM wegen Bereitschaft am Wochenende, da Preugschat/AfK-AL eine Dienstreise nach Trier machen will.
06.11.1998 11:10				Anruf des Innenministeriums bei Dr. Grett/ELG, der nicht erreichbar ist.
06.11.1998 12:00	„Pallas“: Knick im Rumpf bemerkt, deshalb weitere Schleppversuche abgebrochen.			
06.11.1998 15:30			Die ELG erklärt Havaristen zum „Wrack“, da dieser ein Riss aufweist und somit nicht mehr abgeschleppt werden kann. Von der ELG werden zu diesem Zeitpunkt zwei Gefahrenabwehrmaßnahmen für not-	

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
			wendig erachtet: Sofortige Aufnahme von Schadstoffen am Wrack von der Wasseroberfläche, Vorsorgemaßnahmen für Leichterung der Schadstoffe mithilfe einer Hubinselplattform. Vorsorgemaßnahmen werden eingeleitet, um bei eventuellen Verschmutzungen von Stränden einsatzbereit zu sein.	
06.11.1998 16:15				Erneute Kontaktaufnahme durch Gudat/IV 3 mit Kesting/MUNF. Dieser erklärt, dass man die Situation im Griff habe, eine besondere Lage liege nicht vor. Schweröl sei noch nicht ausgetreten. Gleichwohl: zusätzlicher Bereitschaftsdienst des AfK.
06.11.1998 20:15	Jetzt Gefahr von Ölverschmutzung im Meer. „Pallas“: Brennt weiter unter Deck. 200 l Öl ausgetreten, keine gravierenden Auswirkungen auf Strände erwartet.	Ölbekämpfungsschiff „Knechtsand“ geordert.		

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
Sonnabend, der 07.11.1998				
07.11.1998	„Pallas“: Schweröl und Dieselöl treten aus, Öl driftet seewärts; gleichwohl Landungsboote, Pontons und Ölsperren in Einsatzbereitschaft.			<p>Telefonat zwischen Kesting (MUNF) und dem Bereitschaftsdienst des AfK (RBK) mit der Bitte um erhöhte Ansprechbarkeit, um ggf. die Krisenzentrale nutzen zu können; Antwort: ist bereits seit dem 30.10. angeordnet.</p> <p>Kesting teilt mit, dass durch einen Hubschrauberflug gestern Abend festgestellt wurde, dass sich nicht nur ein Knick im Rumpf des Havaristen befindet, sondern ein Riss, aus dem ein leichter Ölaustritt erkennbar ist.</p> <p>Ölbekämpfungsschiffe seien in Stellung gebracht, die sofort eingesetzt werden können.</p> <p>Aufgrund der Lage des Risses auf der Steuerbordseite kann man sagen, dass es sich um Treibstoff handelt.</p> <p>Da das Öl nicht im Schwall austritt und der Wind Richtung Ost dreht, kann man vermuten, dass z.Z. keine erhöhte Gefahr besteht.</p>
07.11.1998				Im Innenministerium wird be-

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
08:00				sprochen, dass bei der nächsten Verbindungsaufnahme Kesting angeboten werden soll, dass in der Krisenzentrale ein interministerieller Leitungsstab aufgebaut wird oder das AfK mit eigenen Know-how unterstützend tätig werden könnte.
07.11.1998 12:00		Besatzung wird mit Hubschrauber auf die „Norderhever“ nach Wittdün gebracht.		12:05 Uhr: Kommunikation zwischen Kesting und der Rufbereitschaft des AfK; die Aktivierung der Krisenzentrale wird von Kesting als nicht notwendig angesehen, da die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des MUNF die augenblicklich erforderliche Koordination von zu Hause aus wahrnehmen.
07.11.1998 12:40	Erkundung der Lage vor Ort während einer Heli-Befliegung am Montag des 07.11.1998 hat gezeigt, dass die Einweisung der Ölbekämpfungsschiffe durch Hubschrauberüberfliegen unbedingt erforderlich ist, da die vom Wrack abziehenden Schweröl-Streifen von Bord der Schiffe nur unzureichend		Die ELG beschließt, auch durch eine Befliegung bei HW zunächst die Entwicklung des Ölaustrittes zu überprüfen, - täglich 2 Mal, möglichst jeweils zu NW- und HW-Zeiten, Heli-Befliegungen zur Einweisung der Schiffe vornehmen zu lassen, - begleitend dazu Do-228-Überflüge zur Erfassung der	

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
	zu orten sind.		<p>flächenhaften Ausbreitung zu veranlassen.</p> <p>Voraussichtlich in 5-6 Tagen könne am Havaristen eine dampfgebende Einheit für die Reinigungsmaßnahmen gebraucht werden. Vorsorglich prüft Hamburg die prinzipielle Verfügbarkeit der „Marcus“ als dampfgebende Einheit.</p> <p>Die bereits genannten 4 Schiffseinheiten werden für spätere Bekämpfungsschritte, bei unveränderter Lage, zurzeit für ausreichend gehalten.</p>	
07.11.1998 12:51			<p>Hubschrauberanforderung ZMK an SAR: 5 Personen von der Sonderstelle Ölverschmutzung Cuxhaven zur „Pallas“ und zurück.</p>	
07.11.1998 13:30			<p>Die ELG beschließt zur Vorsorge, Pontons des ALR auf Nordstrand mit Sperren bereitzustellen. Auch die „Sardine“ solle schnell zur Verfügung gestellt werden.</p> <p>Um eine möglichst effektive Ölaufnahme am/vom Havaristen sicherzustellen, sieht die ELG die Brandbekämpfung</p>	

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
			<p>als prioritär an.</p> <p>Es wird beschlossen, schnellstmöglich durch Fa. Möller als Sachverständigen, die Brandsituation und Schritte zur Brandbekämpfung zu erörtern, da diese Voraussetzung für die Umsetzung eines geeigneten Entsorgungskonzeptes seien.</p> <p>Die „Knechtsand“ könne zurzeit, aus Gründen der Wärmebildung durch den Brand, nicht nahe genug an den Harvisten heran gelegt werden, um frisch austretendes Öl sofort aufzunehmen.</p>	
07.11.1998 13:30	Ölverschmutzungen im Seegebiet um „Pallas“, im Priel südlich Wyk auf Föhr insgesamt ca. 10 t.			
07.11.1998 14:00				Kesting wird vom Innenministerium mitgeteilt, dass die Krisenzentrale auf Abruf scharf gemacht werden kann.
07.11.1998		Die Ölbekämpfung wird wegen einbrechender Dunkelheit abgebrochen und soll am nächsten Tag fortgesetzt werden. Eine Entscheidung über die		

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
		Entsorgung des Öls erfolgt nicht.		
Sonntag, der 08.11.1998				
08.11.1998	Beginn des Ölfischens von Wyk über Wittdün zur „Pallas“ (Rütergatt). Bekämpfung des Öls in direkter Schiffsnähe ist wegen starker Hitzeabstrahlung der „Pallas“ nicht möglich.			Das MUNF entsendet sachkundige Mitarbeiter auf die Inseln.
08.11.1998 09:20				Kesting erkundigt sich, ob die Rufbereitschaft im Lagezentrum des Innenministeriums für die Erstellung eines Sofortkonzepts zur Brandbekämpfung auf See die Erreichbarkeit und Einsatzmöglichkeit der „Lehrgruppe Schiffssicherung“ in Neustadt ermitteln könnte.
08.11.1998 11:00				Rathjen (AfK) erhält Anruf von Nissen (AfK): Lageinformation wird durchgegeben; nach Nissen und dem MUNF wird die Krisenzentrale wohl nicht benötigt.
08.11.1998 13:30		„Oland“ sichtet Ölfeld zwischen Tonne 12 und 14 im Rütergatt mit Driftung Rich-	Auf Vorschlag von Kesting beschließt die ELG, die „Sardine“ von Büsum nach Husum	Föhr: Es sind 19 Bedienstete des ALR und die zur Verfügung

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
		<p>tung Föhr. Die „Norderhever“ werde versuchen das Öl aufzunehmen, bevor es an das Land schwemmt.</p>	<p>zu verlegen und für die Strandreinigungsmaßnahmen auszurüsten. Anschließend solle eine Verlegung nach Vorort erfolgen, damit ein sofortiger Einsatz möglich sei. Wegen Personalausfalls könne eine Besatzung durch Fa. Feldmann erfolgen. Wegen erwarteter Wetterverschlechterung werde im o.g. Sinn alles erforderliche sofort veranlasst.</p>	<p>stehenden Feuerwehrleute sowie vorhandenes Gerät („Hägglunds“, Radlader, Traktoren etc.) im Einsatz. Das ALR hält die Besetzung für ausreichend bis zum 10.11.1998. Die Entsorgung wird über Lagerung in Zwischenlagern und Abfüllung in Containern sichergestellt.</p> <p>Amrum: Auf Amrum sind 4 Bedienstete des ALR und die Feuerwehr im Einsatz, insgesamt 30 Personen. Auch hier wird vorhandenes Gerät genutzt und die Entsorgung des Öls bzw. Öl-Sandgemisches gewährleistet.</p>
08.11.1998 15:20				<p>Verbindungsaufnahme Kesting mit RBK: Hubschrauber konnte bei Tiefflug über Amrumer Strand keinen Ölteppich ausmachen. Der Amtsvorsteher meldet eine kleine Ölfläche vor der Südspitze Amrums, die ca. 4 m lang und 50 cm breit sein soll. Bei Hochwasser tritt kein neues Öl aus, da sich der Gegendruck des Wassers dem Schweröl entgegenwirkt. Eine</p>

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
				<p>größere Menge Öl wird im Bereich Amrum/Föhr/Hooge zurzeit von der „Norderhever“ bekämpft. Die Menge des auf See ausgetretenen Öls beträgt real nicht mehr als 2-5 t. Die Medienmeldung von 10 t ist etwas hoch geschätzt.</p> <p>(Im Bericht des MUNF/Stand 11.11.1998 wird jedoch für den 07.11.1998 festgehalten, dass gegen Abend beim letzten Überflug des Tages festgestellt wurde, dass es sich bei der im Laufe des Samstages ausgetretenen Ölmenge um schätzungsweise 10 t handelte.)</p>
08.11.1998 15:30			Die ELG beschließt, dass die „MPOSS“ zur Verstärkung der Ölaufnahme im Küstenbereich unverzüglich in Marsch gesetzt werden müsse.	
08.11.1998 16:55			Die ELG beschließt, dass bei der „Pallas“ eine aktuelle Peilung des Untergrundes vorgenommen werden soll. Ferner müssten Unterlagen über Peilangaben und Beschaffenheit besorgt werden.	

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
			<p>Aufgrund der örtlichen Erkundungen, die bekämpfungswürdige Ölanlandungen an der Südspitze von Amrum und der Südseite von Föhr ergeben haben, stimmt die ELG den dazu ergriffenen Maßnahmen zu.</p>	
<p>Montag, der 09.11.1998</p>				
<p>09.11.1998</p>				<p>Telefonische Lagebesprechung zwischen Landrat Dr. Bastian und Preugschat/IM: Die Lage auf den Inseln würde kritisch; durch die zuständigen Stellen werde „nichts richtig koordiniert“, die Container seien voll und würden nicht abgeholt; es wäre Zeit, dass die Ministerpräsidentin „endlich die Zügel in die Hand nehme und die in Kiel zusammenlaufenden Aktionen richtig koordiniere“.</p> <p>Zum wiederholten Male Erörterung der Gefahrenlage zwischen Gudat/Innenministerium und Schönherr/Innenministerium (Feuerwehrwesen): Nach Auffassung des Innenministeriums ist für den Kreis</p>

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
				<p>NF nicht der Katastrophenfall gegeben; wegen der Notwendigkeit Maßnahmen mehrerer Bundes- und Landesbehörden zu koordinieren, liegt zwar keine Katastrophe, jedoch eine besondere Lage vor.</p> <p>Gudat nimmt daraufhin Kontakt mit Kesting auf, dieser lehnt die Feststellung einer „besonderen Lage“ jedoch vehement ab; Kesting wird jedoch darauf hingewiesen, dass wegen einer besonderen Lage die Krisenzentrale kurzfristig hochgefahren werden könne und die Beteiligten im interministeriellen Leitungstab, die teilweise seit dem 30.10. voralarmiert sind, kurzfristig erscheinen können.</p> <p>Beschluss, einen Brief an Minister Steenblock zu verfassen und die Staatskanzlei durchschriftlich zu benachrichtigen.</p>
09.11.1998 11:50		„Sardine“ und „Süderaue“ liegen in Stand-by-Bereitschaft.	Die ELG bestätigt noch einmal ihren früheren Beschluss, dass die vordringlichste Maßnahme die Brandbekämpfung/Kühlung auf dem Schiff	Amrum: 29 Bedienstete des ALR, insgesamt 40 Personen der Freiwilligen Feuerwehr und der Gemeinden sind unter

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
			<p>„Pallas“ ist, um spätere Leichterungsmaßnahmen überhaupt erst zu ermöglichen.</p>	<p>Nutzung des vorhandenen Geräts an Land im Einsatz. Auf dem Wasser sind drei Schiffe mit Pontons eingesetzt.</p> <p>Föhr: Auf Föhr arbeiten 16 Bedienstete des ALR und 150 Personen der Freiwilligen Feuerwehr und der Gemeinden. Eingesetzt werden ferner „Hägglunds“, Traktoren, Leihmulden und Frontlader.</p> <p>Japsand: 20 Bedienstete der Schutzstation Wattenmeer sammelt auf Japsand Öl/Öl-Sandgemische und tote Vögel ein.</p>
<p>09.11.1998 12:00</p>			<p>Die ELG beschließt hinsichtlich der gerade anstehenden Vertragsverhandlungen zur Leichterung (u.a. Hubinsel-Einsatz, etc.) der Schadstoffe, auch den Aspekt Feuerbekämpfung und Kühlung mit den Firmen zu beraten, die bisher durch Fa. Wijsmuller vorgelegte Vertragsform nicht zu akzeptieren, sondern die Erfolgsbindung vorzusehen,</p>	<p>Vermerk von Kesting: „Weitergehende Maßnahmen wie die Ausrufung einer ‚besonderen Lage‘ sind nicht erforderlich. Eine Koordinierung zwischen den Beteiligten erfolgt in einer vom MUNF einberufenen Gesprächsrunde“, einer interministeriellen Arbeitsgruppe, an der u.a. Bundeswehr, THW und Landesfeuerwehrverband beteiligt sein sollen.</p>

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
			im Wettbewerb auch die Firmen Smit International und Titan hinzuzuziehen, wenn dabei der Eilbedarf berücksichtigt wird.	
09.11.1998 14:50	Die Überfliegung am Morgen des 09.11.1998 hat folgende Ergebnisse : Der austretende Rauch am Havaristen hält sich. Des Weiteren konnte lediglich ein „silver shine“ im weiteren Gewässerbereich festgestellt werden. Dunkles Öl findet sich in nur geringen Mengen direkt am Havaristen.		Die ELG beschließt, zurzeit den Schwerpunkt auf den Einsatz der kleineren Schiffe zu legen und deshalb „MPOSS“ in stand-by bei Helgoland zu entsenden, „Knechtsand“, „Hooge“ und „Roland“ nahe des Schadensortes in stand-by zu belassen, „Neuwerk“ zunächst für ihre üblichen Aufgaben wieder bereitzustellen.	Im Laufe des Tages: Fax an den Umweltminister Steenblock von Dr. Ekkehard Wienholtz: Absehbar sei eine länger anhaltende „besondere Lage“ aufgrund der Meeresverschmutzung durch Öl; durch die Einberufung eines interministeriellen Leitungstabes solle eine Bündelung aller zur Gefahrenabwehr erforderlichen personellen und materiellen Ressourcen erfolgen und eine mit allen betroffenen Ministerien abgestimmte Pressearbeit vorgenommen werden.
Dienstag, der 10.11.1998				
10.11.1998 08:50				Anruf Preugschat beim THW:: Preugschat gehe um 11:00 Uhr zu einer Besprechung; IV AfK will den Katastrophenschutz des Landes einsetzen;

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
				Problem: Der Umweltminister sperrt sich zurzeit noch.
10.11.1998 10:00				<p>Lagebesprechung Havarie „Pallas“ (Aufzeichnungen Kniefelkamp/X 432):</p> <p>Am 09.11.1998 wurden die Berater vor Ort empfangen und eingewiesen. Es wird jedoch ausdrücklich erwähnt, dass die Einsatzleitung vor Ort beim StUA liegt. Daher ist der Einsatz und die Ablösung der Berater vor Ort zu klären und mit dem StUA abzustimmen.</p> <p>Berater auf Sylt: Den Ämtern vor Ort wurde angeboten, einen ständigen Berater vor Ort bereitzustellen, dieses wurde jedoch von H. Maurus abgelehnt. Trotzdem ist für den Notfall ein Berater auszuwählen.</p> <p>Die Ergebnisse werden der ELG mit der Bitte um Zustimmung der durchgeführten Maßnahmen per Fax zugeleitet.</p> <p>Die Ergebnisse der Lagebesprechung werden den Beratern vor Ort gefaxt.</p>

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
10.11.1998 10:50		<p>Die „Oland“ läuft von Wyk nach Steenodde aus, die Schiffe sind zurzeit einsatzbereit vor Ort. Einsatzbefehl ist erteilt. Die Schiffe werden nach Bedarf eingesetzt. Es wird versucht, das auf dem Wasser befindliche Öl dort abzuschöpfen, bevor es an die Strände gelangt. Am 09.11.1998 um 20:00 Uhr kam die Meldung, dass das Feuerlöschgerät auf die „Pallas“ gebracht werden sollte. Dies ist jedoch erst am heutigen Tage möglich.</p> <p>Es wurde der Vorschlag gemacht, die vor Ort vorhandenen Schlengel in Länge von 600 m zu verbinden und danach um die „Pallas“ zu legen. Dies ist jedoch nur bei ruhiger See möglich. Die See ist jedoch nur noch bis 18:00 Uhr ruhig, danach müsste mit Wellen von 2-2,5 m gerechnet werden.</p>	<p>Zur Unterstützung der Maßnahmen im ELG-Fall „Pallas“ ist es erforderlich, dass das System REMUS ständig verfügbar ist.</p> <p>Die ELG beschließt daher, den Partner Bund darum zu bitten, schnellstmöglich die Herstellung der entsprechenden Datenverbindungen (GRZ-REMUS) zu veranlassen.</p> <p>Die Löscharbeiten der „Pallas“ werden über die ELG in Cuxhaven geplant und koordiniert.</p>	<p>Die ersten Entsorger haben sich heute Morgen gemeldet, Breckling (StUA Schleswig) kümmert sich um die Vergabe der Entsorgung an Entsorgungsfirmen.</p> <p>Container mit Arbeitsmaterialien für die Strandräumung werden nach Dagebüll gebracht, um im Bedarfsfall schnell verfügbar zu sein.</p> <p>Amrum: In Amrum sind genügend Kapazitäten für die Entsorgung vorhanden. Es sind in der Zwischenzeit drei Container gefüllt. Drei Container sind noch leer.</p> <p>Föhr: In der Lagerhalle der Fa. Oldenburg sind bis zum heutigen Tage noch genügend Kapazitäten vorhanden. Die Verantwortlichen auf den Inseln sind über die Gegebenheiten informiert. Die Lage ist nach Einschätzung des Amtsvorstehers nicht mehr so schlimm wie am vorherigen Tage.</p>

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
				<p>23 Bedienstete des ALR Husums sind morgens mit der Fähre um 06:30 Uhr nach Föhr gefahren, damit dort ausreichend Personal vorhanden ist.</p> <p>Kontakt zwischen der Amtsverwaltung Amrum und der Amtsverwaltung Föhr ist hergestellt und wird außerdem durch das StUA gefördert.</p>
<p>10.11.1998 11:00</p>			<p>Die ELG beschließt:</p> <p>Den zum Kühlen, Löschen und zur Ölaufnahme geeigneten Feuerlöschkreuzer „Kiel“ zu entsenden. Der Einsatz von den an Bord der „Kiel“ befindlichen Ölsperren (z.B. Typ BALEAR) wird weiterhin erwogen und veranlasst, soweit dies erforderlich und von der Wetterlage her technisch sinnvoll ist.</p> <p>In Abänderung des Beschlusses vom 09.11.1998 (14:50 Uhr) wird entschieden, dass die „MPOSS“ in den Hafen Wyk/Föhr zu verlegen ist.</p>	<p>Vermerk von Behrens (X 441):</p> <p>Lage und Orientierungsbesprechung zur Havarie des Frachtschiffes „Pallas“ (MUNF, IV/AfK-AL, WBK I - Küste, IV/AfK 2)</p> <p>Preugschat äußert Bedenken hinsichtlich des bisherigen Vorgehens; Vorschlag bezüglich der Einsetzung eines Leitungsstabes wird von Kesting abgelehnt; weiterhin wird festgestellt, dass derzeit keine Entsorgungsprobleme bestehen, allerdings bestehen in der Logistik Schwierigkeiten, die befüllten Container von den Inseln zu bringen, da diese Maßnahme parallel zu den</p>

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
				<p>Bekämpfungsmaßnahmen durchgeführt wird und die Öl-bekämpfung Vorrang hat; Entsorgung ist also nur in den Zeiträumen möglich, in denen die Bekämpfungsmaßnahmen dies zulassen.</p>
<p>10.11.1998 mittags</p>	<p>„Pallas“: brennt unter Deck, leichter Ölaustritte</p>			<p>Beschluss des Kabinetts über die Errichtung eines interministeriellen Leitungsstabes der Landesregierung.</p> <p>Diskutiert wird im interministeriellen Leitungsstab die Möglichkeit des Abbrennens des in der „Pallas“ befindlichen Bunkens; der fachliche Vertreter des MUNF hält diese Lösung auch aufgrund vergangener Beispiele für absurd.</p> <p>Im Anschluss an die Kabinettsentscheidung fahren Umweltminister Steenblock, Gudat/IV 3 und der Staatssekretär des MLR auf die Inseln.</p>
<p>10.11.1998 14:45</p>			<p>Gespräche und Vertragsverhandlungen mit den Firmen Wijsmuller, Smit Tak/Smit International und Titan finden statt.</p>	

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
10.11.1998 15:00		„Sardine“ mit Gerätschaften zur Brandbekämpfung zur „Pallas“.		
10.11.1998	„Pallas“: Ölaustritt, ca. 300 l.			
Mittwoch, der 11.11.1998				
11.11.1998 13:00	Bei der Hubschrauberbefliegung um 08:30 Uhr werden neue Verschmutzungen entlang der gesamten Westküste Sylts festgestellt.	Die „Sardine“ bringt das Gerät für die Brandbekämpfung auf der „Pallas“ nach Wittdün. Die „Oland“, die „Norderhever“, die „Hooge“ und der Ponton „Norderoog“ sind ab 09:30 Uhr bereit. Die „Süderau“ mit dem Ponton „Süderoog“ haben in der Nacht 24 Mulden von Husum nach Wyk gebracht. „Knechtsand“ und „Kiel“ laufen um 08:30 Uhr aus.	Die ELG hat die Vor-Ort-Behörde, das Staatliche Umweltamt (StUA), benachrichtigt, die den Auftrag erhält, weitere Maßnahmen der Strandreinigung zu veranlassen. Zum Zwecke der Steuerung der Einsatzkräfte vor Ort und zwecks Beurteilung des Fortgangs der Brandbekämpfungsmaßnahmen an Bord der „Pallas“ wird um 13:30 Uhr ein weiterer Hubschrauberflug gestartet. Vertreter SLM, SBM und des StUA Schleswig fliegen mit.	Wettervorhersage: Wind abnehmend aus NW, Wellen abnehmend 2,5 m auf 1 m. Flug der Öl-Do 228 um 04:30 Uhr ergibt Ölfahne von ca. 4 km Länge und 80 m Breite vom Standort „Pallas“ südwärts. Es muss damit gerechnet werden, dass Öl mit dem nächsten Flutstrom nachmittags in die Norderaue eintritt. Die Fa. Feldmann kündigt an, die Öl-Sandmengen von der Insel Föhr am 11.11.1998 aufzunehmen und mit der „Süderau“ zum Festland zu bringen. Amrum: In Amrum sind genügend Kapazitäten für die Entsorgung vorhanden. Es sind in der Zwischenzeit 30 m ³ Öl-Sandgemisch in Containern. Die Strandreinigung an der West- und Ostküste ist beendet. Die

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
				<p>Küste ist weitgehend sauber. Keine wesentlichen neuen Öl-anlandungen an der Westküste und an der Ostküste.</p> <p>Föhr: Ca. 160 m³ Öl-Sandgemisch. Die Ölanlandungen mit der letzten Flut können von den vor Ort verfügbaren Mitarbeitern des ALR aufgenommen werden.</p> <p>Sylt: Bei Hörnum, Ostküste, nördlich des Hafens, ist das Öl geräumt, ca. 2 m³. Ölfunde an der Westküste von Hörnum bis Westerland, durchgehend Öl im Spülsaum, viele verölte Vögel. Die Bekämpfung durch die Gemeinden bzw. durch die Stadt Westerland ist ange laufen.</p> <p>Weitere Gebiete: Hooge, Langeneß, Gröde sind keine bekämpfungswürdigen Verunreinigungen; Japsand, Norderoogsand werden am gleichen Tage begangen.</p>
11.11.1998 14:00				Ministerpräsidentin/Innenminister/Umweltminister infor-

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
				<p>mieren sich in der Krisenzentrale über den aktuellen Sachstand; Vertretern des interministeriellen Leitungsstabes wird angeboten, an dieser Informationsveranstaltung teilzunehmen.</p>
<p>11.11.1998 16:30</p>		<p>„Sardine“ läuft nach Husum zurück. „Oland“, „Norderhever“, „Knechtsand“, „Hooge“, Ponton „Norderoog“ sowie „Kiel“ sind in der Norderaue einsatzbereit. Die „Süderau“ mit dem Ponton „Süderoog“ bringt 10 Mulden nach Dagebüll. Die Mulden werden auf dem Bauhof des ALR zwischengelagert.</p>		<p>Wettervorhersage: Wind S-SE 3, zunehmend 6 aus W, Wellen auf S drehend 0,5 m bis 1 m.</p> <p>Nach dem Flug der Öl-Do 228 um 14:00 Uhr ergibt sich eine Ölfahne von ca. 7 km Länge und 300 m Breite von dem Standort „Pallas“ südwärts.</p> <p>Amrum: Die Reinigung der Strände ist beendet worden. Bis 16:00 Uhr sind keine neuen Verschmutzungen eingetreten. Das THW hat 15 Bedienstete mit Fahrzeugen auf die Insel verlegt.</p> <p>Föhr: Die Fa. Feldmann nimmt die Öl-Sandmengen von der Insel Föhr auf, die Mulden werden mit der „Süderau“ zum Festland gebracht, ca. 300 m³ Öl-</p>

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
				<p>Sandgemisch. Die Ölanlandungen der letzten Flut sind von den vor Ort verfügbaren Mitarbeitern des ALR aufgenommen worden. Das THW hat 15 Bedienstete mit Fahrzeugen auf die Insel verlegt.</p> <p>Sylt: Keine neuen Ölfunde an der Ostküste. Ölfunde an der Westküste von Hörnum bis List. Hörnum bis Rantum gereinigt durch Mitarbeiter der Gemeinden. Viele verölte Vögel ostwärts Rantum-Becken und am Nösse-Deich. Das THW hat 10 Bedienstete mit Fahrzeugen und „Hägglunds“ auf die Insel verlegt.</p> <p>Andere Gebiete: Keine bekämpfungswürdigen Verunreinigungen auf Hooge, Langeneß, Gröde, Japsand, Norderoogsand, Süderoogsand.</p>
<p>11.11.1998 19:00</p>	<p>Für die Bergung des Öls von der „Pallas“ werden von verschiedenen Firmen Angebote gemacht. Die Sichtung dieser Angebote</p>		<p>Beschlüsse der ELG: Das THW wird aufgefordert, für die Reinigung von Ufern und Stränden 2 x 50 Helfer sowie Gerät und Versorgungseinrichtungen in Bereit-</p>	

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
	<p>ergibt, dass von den Firmen Wijsmuller und Titan ein gemeinsames Angebot (joint venture) abgegeben wurde. Dieses basiert auf einem Tagessatz und einer Pauschale für Einrichtungen und Räumung der Arbeitsplattform. Das Angebot der Firma Smit Tak BV basiert auf einem Pauschalpreis (inklusive Einrichtung und Räumung) sowie einem Tagessatz für wetterbedingte Ausfallzeiten von mehr als 10 Tagen für den Einsatz eines Pontons.</p>		<p>schaft zu versetzen und auf Anforderung durch die örtliche Einsatzleitung einzusetzen. Zur Effektivitätssteigerung und Kostenminimierung wurde die Bietergemeinschaft Wijsmuller/Titan aufgefordert, ein zusätzliches Pauschalangebot abzugeben. Da der Einsatz des Pontons der Fa. Smit Tak BV wetterbedingt und wassertiefenbedingt zu risikoreich erschien, wurde die Firma gebeten, ein zusätzliches Angebot zum Einsatz einer Arbeitsplattform abzugeben. Den Bietern wurde eine Frist bis 17:30 Uhr eingeräumt. Kurz vor Ablauf der Frist erklärte die Firma Smit Tak BV, dass sie kein zusätzliches Angebot zum Einsatz einer Plattform abgibt. Von der Bietergemeinschaft wurde kein Pauschalpreisangebot abgegeben.</p> <p>Die ELG stimmt der Auftragsvergabe an die Bietergemeinschaft auf der Basis des abgegebenen Angebotes zu. Die Bietergemeinschaft wurde um 18:00 Uhr aufgefordert, un-</p>	

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
			<p>verzüglich die Plattform „Barbara“ aus Rotterdam anzufordern, für den Einsatz auszurüsten und in Marsch zu setzen. Der Beauftragung des Büros Kapt. H. J. Möller zur Beaufsichtigung der Arbeit auf der „Pallas“ wird zugestimmt.</p> <p>Hubschrauberbefliegungen zur Einsatzsteuerung sollen weiterhin bei Bedarf durchgeführt werden.</p>	
11.11.1998	„Pallas“: Ölaustritt 3 m ³			
Donnerstag, der 12.11.1998				
12.11.1998 09:00		<p>„Oland“, „Norderhever“, „Knechtsand“, „MPOSS“, „Hooge“ und Ponton „Norderoog“ liegen einsatzbereit in der Norderaue. Die „Kiel“ kühlt das Wrack mithilfe von Löschkanonen. Die „Süderaue“ mit dem Ponton „Süderoog“ bringt Mulden mit Öl-Sandgemisch nach Dagebüll. Die Mulden werden auf dem Bauhof des ALR zwischengelagert.</p>	<p>Das WSA Tönning wird gebeten, für die Verankerung der Arbeitsplattform „Barbara“ neben dem Wrack „Pallas“ umgehend einen aktuellen Peilplan in einem Abstand von mindestens 250 m rund um das Wrack „Pallas“ zu erstellen und in 3-facher Ausfertigung an die ELG in Cuxhaven zu senden.</p>	<p>Wettervorhersage: Wind S-SE 3, zunehmend 6 aus W, Wellen auf S drehend 0,5 bis 1 m.</p> <p>Amrum: Die Erstreinigung der Strände ist beendet worden. Im nördlichen Bereich der Westküste finden sich 5 DM-Stück große Placken im Flutsaum. Ca. 100 tote verölte Vögel. Das THW hat 15 Bedienstete mit Fahrzeugen auf die Insel verlegt.</p> <p>Föhr: Ca. 300 m³ Öl-Sandgemisch</p>

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
				<p>aus der Erstreinigung. 5 DM-Stück große Placken im Flutsaum der Südküste. Das THW beginnt mit 15 Bediensteten mit der Strandreinigung. Ein „Hägglunds“-Fahrzeug des ALR mit Fahrern des THW wird auf die Insel entsandt.</p> <p>Sylt: Keine neuen Ölfunde an der Ostküste und an der Westküste. Reinigung weiter mit Mitarbeitern der Gemeinden und durch das THW. Weitere 5 THW-Bedienstete werden nach Sylt entsandt.</p> <p>Andere Gebiete: Keine bekämpfungswürdigen Verunreinigungen.</p>
12.11.1998 16:00			Die ELG beschließt, dass Ro-Boom-Ölsperren um die „Pallas“ nicht eingesetzt werden können, weil im Seegebiet, in dem die „Pallas“ liegt, regelmäßig Tideströmungsgeschwindigkeiten von bis zu 3 kn auftreten und mit Wellenhöhen von mehr als 3 m zu rechnen ist. (Die max. Anströmungsgeschwindigkeit für	

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
			<p>die Sperren beträgt 2 kn und die max. Wellenhöhe 1 - 1,5 m, wenn sie noch wirksam sein sollen. Bei höheren Werten besteht die Gefahr einer Zerstörung der Sperren.) Die Aussetz- und Einholzeiten betragen je nach Wetterlage zwischen jeweils 1 bis 2 Stunden. Daher ist ein vorübergehendes Ausbringen im Stauwasserbereich nicht möglich.</p> <p>Die ELG stellt fest, dass in Verbindung mit der Aufnahme der Löscharbeiten (teilweise Befüllen der Laderäume mit Wasser) das Risiko des Aufbrechens der Schiffskonstruktion steige und daher mit der Folge des Austritts größerer Mengen an Öl zu rechnen sei. Zur Begegnung der Gefahr größerer Verunreinigungen der Strände kann das Klappschiff „Thor“ wegen seines geringen Tiefgangs und seiner großen Aufnahmebreite wirkungsvoll eingesetzt werden. Dieses setzt eine sofortige Verfügbarkeit in Wracknähe voraus. Die ELG beschließt daher, die „Thor“ von Wil-</p>	

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
			<p>helmshaven zum Havaristen zu beordern. Ein weiterer Gesichtspunkt ist, dass die „Thor“ später auch als Leichterungstanker für die Aufnahme des von der „Pallas“ entsorgten Öls eingesetzt werden kann.</p>	
<p>12.11.1998 17:00</p>		<p>„Norderhever“, „Knechtsand“ und „MPOSS“ nehmen Öl-Wassergemisch von Ölfahnen auf, die in die Norderaue eintreiben. Die „Kiel“ kühlt das Wrack mithilfe von Löschkanonen.</p>		<p>Wettervorhersage und Driftberechnung: Wind: SE 5-6, Wellen aus SE 1 m - 0,5 m</p> <p>Nach Flug der Öl-Do 228 von 13:00 Uhr ergeben sich Ölfahnen von ca. 7,5 km Länge und 300 m Breite, ca. 4,7 km Länge und 400 m Breite, ca. 2,9 km Länge und 200 m Breite, in der Summe ca. 3 m³ Öl von Standort „Pallas“ südwestwärts.</p> <p>Für die Ölbekämpfung an den Stränden stehen beim THW 100 Bedienstete in Bereitschaft. Die Bundeswehr hat in 4 Kasernen je 50 Personen aufsitzbereit. Die Ausrüstung der Mannschaft mit Schutzanzügen, Handschuhen und Schaufeln wird im Einsatzfall durch das StUA sichergestellt.</p>

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
				<p>Amrum: Die Strände sind gereinigt durch THW und ALR. Keine nennenswerten neuen Öllandungen.</p> <p>Föhr: Ca. 370 m³ Öl-Sandgemisch aus Erst- und Folgereinigung. Restreinigung durch THW.</p> <p>Sylt: Keine neuen Ölfunde an der Ostküste und an der Westküste. Reinigung weiterhin mit Mitarbeitern der Gemeinden und durch das THW. Weitere 5 THW-Bedienstete sind nach Sylt entsandt worden.</p> <p>Andere Gebiete: Keine Öllandungen. Ca. 1 m³ Öl-Feststoffgemisch in Lange- neß aufgesammelt. Ölplacken an der Nordspitze von Jap- sand.</p>
<p>12.11.1998 18:00</p>			<p>Auf Anforderung des interministeriellen Leitungsstabes Schleswig-Holstein vom 12.11.1998 wird von der ELG beschlossen, die „Bottsand“ vorsorglich vor Ort zu beordern. Beim Fluten der Lade-</p>	

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
			räume der „Pallas“ entsteht eine kritische Situation für die Stabilität des Schiffes, in deren Folge plötzlich größere Mengen Öl austreten können. Das seegängige Klappschiff soll seewärts, in Tiefgang erlaubendem Bereich, eingesetzt werden.	
12.11.1998	„Pallas“: Brandbekämpfung, Löscharbeiten, leichter Ölaustritt, keine nennenswerten Ölanlandungen, 13 Schiffe einsatzbereit.			
Freitag, der 13.11.1998				
13.11.1998 morgens	Alle zur Brandbekämpfung erforderlichen Geräte sind an Bord der „Pallas“, Beginn der Brandbekämpfung. Vermutung: Befüllen der Laderäume führt zu Ölaustritt; dabei worst case 200 l Öl.	Geeignete Schiffe im Einsatzgebiet konzentriert. „Bottsand“ und „Thor“ (Ölbekämpfungsschiffe) geordert. Schiffe: „Norderhever“, „Knechtsand“ und „MPOSS“ sind in die Nordraue ausgelaufen und stehen auf stand-by. „Kiel“ hat das Wrack mithilfe von Löschanonen gekühlt (wie am letzten Tag).		Wettervorhersage: Wind: SE 5-6, Wellen aus SE 1 m - 1,5 m Nach dem Flug der Öl-Do am 12.11.1998 um 16:00 Uhr ergibt sich eine Ölfahne von ca. 8,7 km Länge und 1,7 km Breite, in der Summe ca. 4,5 m ³ Öl vom Standort „Pallas“ südwestwärts. Amrum: Leichte neue Verunreinigungen am Südstrand. Strände werden durch THW und Ge-

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
				<p>meindearbeiter gereinigt. Keine weiteren Kräfte erforderlich.</p> <p>Föhr: Ca. 370 m³ Öl-Sandgemisch aus Erst- und Folgereinigung. Leichte neue Verunreinigungen an der Westküste. Reinigung durch das THW.</p> <p>Sylt: Keine neuen Ölfunde an der Ost- und an der Westküste. Reinigung weiterhin durch Mitarbeiter der Gemeinden und durch das THW.</p> <p>Andere Gebiete: Auf Langeneß keine bekämpfungsfähigen Verunreinigungen. Es sind insgesamt ca. 1 m³ Öl-Feststoffgemisch gesammelt worden. Auf Japsand, Norderoogsand, Süderoogsand keine Veränderung der Lage.</p>
13.11.1998 14:00			Die ELG beschließt, dass zur Unterstützung der landseitigen Bekämpfung des Öls vorsorglich, für den Fall des plötzlichen Austritts großer Mengen Öl aus dem Wrack der „Pal-	<p>Im Laufe des Tages: Vermerk Preugschat /interministerieller Leitungsstab:</p> <p>Preugschat rief den Landrat des Kreises NF, Dr. Bastian, an und bat um eine Lageein-</p>

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
			<p>las“, 2 „Hägglungs“-Fahrzeuge aus MV mit kompletten Zusatzgerät vor Ort gehalten werden sollen, um die Geräte aus SH zu unterstützen. „Hägglungs“-Geräte aus Niedersachsen sollen wegen möglicher Folgeschäden an den dortigen Küsten vorerst nicht abgezogen werden.</p>	<p>schätzung seinerseits. Der Landrat teilte mit, dass er sich derzeit noch sehr zurückgehalten hätte und die Situation weiterhin vor Ort durch das StUA und das ALR zu bewältigen sei. Preugschat empfahl im Falle des Auseinanderbrechens des Wracks nicht zuletzt auch aus psychologischen Gründen den KatS-Fall festzustellen und verwies hierzu auf die Aktionen des Oberkreisdirektors Celle im Falle Eschede. Landrat Dr. Bastian gab den Hinweis, dass er dies auf keinen Fall machen würde und daher wurde vereinbart, dass er im worst case in dieser Frage sofort mit der Leitung des Innenministeriums Kontakt aufnimmt.</p>
<p>13.11.1998 16:30</p>		<p>„Norderhever“, „Knechtsand“ und „MPOSS“ stehen in der Norderaue in Bereitschaft. Die „Kiel“ kühlt das Wrack mithilfe von Löschkanonen. Die „Sünderaue“ mit dem Ponton „Süderoog“ bringt erneut Mulden mit Öl-Sandgemisch nach Dagebüll, wo sie auf dem Bauhof</p>		<p>Wettervorhersage: Wind SE 5, Wellen aus SE auf S drehend 1,5 m abnehmend auf 0,5 m. Nach Wetterlage und Driftberechnungen ist nur vereinzelt mit leichten Verunreinigungen zu rechnen. Nach Flug der Öl-Do 228 um</p>

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
		des ALR zwischengelagert werden.		<p>11:00 Uhr sind zwei Ölfahnen zu sehen: ca. 2,0 bzw. 3,3 km Länge und je 0,7 km Breite, in der Summe ca. 1,4 m³ Öl um den Standort „Pallas“ und südlich davon.</p> <p>Einsatzplanung: Die Einsatzleitung des StJA in Husum bleibt über das Wochenende in voller Stärke besetzt. 4x50 Bedienstete der Bundeswehr, 3x35 Bedienstete des THW sowie 3x10 Bedienstete des ALR stehen in Bereitschaft. Für den Transport stehen die Landungsboote „Sardine“ in Dagebüll und „Saibling“ in Husum auf stand-by.</p> <p>Für die Ölbekämpfung an den Stränden stehen beim THW 100 Bedienstete in Bereitschaft. Die Bundeswehr hat in 4 Kasernen je 50 Bedienstete aufsitzbereit. Die Ausrüstung der Mannschaft mit Schutzanzügen, Handschuhen und Schaufeln wird im Einsatzfall durch das StJA sichergestellt.</p> <p>Amrum: Die leichten Verunreinigungen</p>

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
				<p>am West- und Oststrand von Norddorf werden von Gemeindearbeitern beseitigt. Im Bereich von Wittdün wird die Reinigung von Mitarbeitern des ALR, des THW und der Gemeinde vorgenommen. Insgesamt 45 m³ Öl-Sandgemisch in den Containern.</p> <p>Föhr: Leichte neue Verunreinigungen an der Westküste. Reinigung durch THW noch nicht abgeschlossen. Weitere 15 Bedienstete des THW sollen am folgenden Tag nach Sylt entsandt werden. Im Zwischenlager Wyk 240 m³ Öl-Sandgemisch. Zweites Zwischenlager ist in Vorbereitung.</p> <p>Sylt: Geringe Verunreinigungen östlich von Hörnum werden von Gemeindearbeitern aufgenommen. Reinigung des Strandes nördlich von Kampen durch 15 Bedienstete des THW.</p> <p>Andere Gebiete: Keine bekämpfungswürdigen Verunreinigungen, Ölplacken</p>

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
				auf der Nordspitze von Japsand und viele verölte Vögel.
Sonnabend, der 14.11.1998				
14.11.1998 08:00		<p>„Norderhever“, „Knechtsand“ und „MPOSS“ nehmen in der Norderaue die Ölbekämpfung auf. Die „Kiel“ läuft zur „Pallas“ zur Unterstützung der Löscharbeiten.</p> <p>„Süderaue“ bringt Mulden mit Öl-Sandgemisch nach Dagebüll. „Sardine“ wird mit 8 Bediensteten von THW und ALR zur Reinigung des Japsandes von Dagebüll auslaufen.</p>		<p>Amrum: Noch keine neue Morgenlage. Die leichten Verunreinigungen am West- und Oststrand von Norddorf sind von Gemeindearbeitern beseitigt worden, im Bereich von Wittdün von Mitarbeitern des ALR, des THW und der Gemeinde. Insgesamt 45 m³ Öl-Sandgemisch in den Containern.</p> <p>Föhr: Verunreinigungen von altem Öl an der Westküste über 5 km auf 15-20 cm Breite im Spülsaum. Reinigung wird durch das THW mit 45 Bedienstete aufgenommen. Weitere 25 Bedienstete des THW sind heute Morgen nach Föhr übergesetzt. Im Zwischenlager Wyk 240 m³ Öl-Sandgemisch. Ein zweites Zwischenlager ist in Vorbereitung.</p> <p>Sylt: Keine neuen Öllandungen.</p>

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
				Reinigung des Strandes nördlich von Kampen durch die FFw und Gemeindemitarbeiter. Andere Gebiete: Keine bekämpfungswürdigen Verunreinigungen, Ölplacken auf der Nordspitze von Japsand und viele verölte Vögel.
14.11.1998				Der interministerielle Leitungsstab stellt den dringenden Antrag, sofort mit dem Einschleppeln des Wracks mit Hochseeschleppern zu beginnen. Es wird eine Entscheidung mit ausführlicher, für die Öffentlichkeit verwendbarer Begründung erwartet.
14.11.1998 12:15			Die ELG spricht sich nach nochmaliger Prüfung gegen den Einsatz einer Hochsee-Ölsperre um das Wrack „Pallas“ aus.	
14.11.1998 09:30				Das Nationalparkamt wird zu den täglich stattfindenden Lagebesprechungen des Einsatzstabes eingeladen.
14.11.1998 13:10			Die ELG hat sich über das Produkt ELCOSORB/Öladsorptionsmittel informiert. Für	

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
			<p>den Einsatz auf See und um das Wrack der „Pallas“ werden mehrere Schwierigkeiten gesehen: Wellengang und Strömung, um das Wrack herum sogar Entzündungsgefahr, Staubentwicklung, Gefährdung der Einsatzkräfte an Bord, erforderliche (sehr) hohe Dosierung bei dem hauptsächlich vorliegenden Schweröl IFO 180, außerdem fallen die noch bei der SLM oder in Hamburg vorliegenden Erfahrungen mit Torfprodukten ins Gewicht, Verklebung der sonst vorteilhaften pflanzlichen Mikrokapillaren, Logistik und Aufnahme-probleme durch die Bekämpfungsschiffe, Fraglichkeit des Verhaltens des Bindemittels in Kontakt mit einer Schweröl-Emulsion bei o.g. Umgebungsbedingungen. Allerdings kann sich das Material an Land bewähren, da es auf dort angeschwemmte Ölmengen einfacher dosiert werden kann und richtig angewandt sowohl ein Verkleben</p>	

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
			<p>der Reinigungsgeräte minimiert als auch eine spätere Kompostierung unterstützen kann.</p> <p>Dazu wird: die Fa. die Absorbierbarkeit von IFO 180 klären, die SLM die Fa. zur Erstellung eines Angebotes für einen Test auf einem geeigneten Strandbekämpfungsabschnitt auffordern und dessen Begleitung ggf. organisieren.</p>	
<p>14.11.1998 14:30</p>			<p>Die ELG erörtert für den vorliegenden Sachverhalt um den Havaristen „Pallas“ auch die Einsetzbarkeit von Dispergatoren.</p> <p>Hierzu wurde bereits am 13.11.1998 eine Stellungnahme von Dr. Wunderlich der Bundesanstalt für Gewässerkunde in Koblenz für die von der Partnergemeinschaft eingesetzte Arbeitsgruppe „Dispergatoren“ eingeholt: Entgegen der bisherigen Beschlusslage (auch im Bonn Agreement insgesamt), solche Substanzen generell nicht einzusetzen, zeichnet sich dort das Prüfergebnis ab,</p>	

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
			<p>dass „Dispergatoren der neuen Generation“ weit effektiver und weit weniger toxisch und daher unter bestimmten Einsatzsituationen bedenkenlos verwendbar sind.</p> <p>So stellt Dr. Wunderlich in seiner Antwort auch dar, dass das Exxon-Produkt Corexit 9500 das vorliegende Schweröl gut und unter sehr geringer Toxizität dispergieren könnte, am besten unmittelbar am Havaristen, natürlich auch unter Einbeziehung der Ergebnisse von Vortests.</p> <p>Die ELG sieht ausgehend von diesem Sachverhalt in der speziellen Situation jedoch ein besonders Problem darin, dass selbst bei absichtlicher Unterdosierung des Dispergators in der betroffenen Flachwasserzone (weit jenseits der für Dispergatoreneinsatz sonst festgelegten 20 m wassertiefen Zone) die Wechselwirkung der Dispersion mit verschiedensten physiochemischen und biologischen Einflussfaktoren zu berücksichtigen ist. Außerdem</p>	

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
			<p>könnte zwar ein Teil des Schweröls die Konsistenz/Fähigkeit verlieren, Seevögel zu verkleben, auf der anderen Seite aber frei belassener Dispergator Mikroorganismen schädigen und auch die Separatorenwirksamkeit der Bekämpfungsschiffe herabsetzen/verhindern.</p> <p>Die ELG beschließt daher, die Sonderstelle des Bundes (SBM) aufzufordern, die technische Verfügbarkeit des Mittels Corexit 9500 (9527) beim Ölwehrzentrum in Southampton abzufragen, den KriStab zu bitten, die Nationalparkverwaltungen, die sich mit dem o.g. Fragestellungen beschäftigen, um Stellungnahmen zu ersuchen, um Entscheidungen zum hier konkreten Dispergatoreinsatz treffen zu können.</p>	
14.11.1998 15:20		„Norderhever“, „Knechtsand“ und „MPOSS“ nehmen weiterhin in der Norderaue Ölfahnen auf. Die „Kiel“ wird zu Unterstützung der Löscharbeiten ab 19:00 Uhr wieder bei der	In Anbetracht bereits angelaufener Entsorgungsvorgänge von Öl/Sandgemischen von den Stränden in Schleswig-Holstein beschließt die ELG, den Krisenstab im Inter-	Wettervorhersage: Wind SE auf NE drehend 4-5, Wellen aus Süd auf Nordost drehend 1 m abnehmend auf 0,5 m. Nach Wetterlage und Driftberechnungen ist nur ver-

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
		<p>„Pallas“ sein. „Thor“ und „Bottsand“ treffen vor Ort ein und nehmen die Ölbekämpfung auf. Die „Oland“ lenkt den Einsatz zur Ölbekämpfung und beobachtet den Fortgang der Löscharbeiten an der „Pallas“.</p>	<p>esse der von der Bund-Länder-Gemeinschaft zu leistenden Finanzierungsanteile mit Nachdruck zu bitten, die hier tätigen Dienststellen aufzufordern, für die Entsorgung die jeweils zulässigen/möglichen aber auch kostengünstigsten Wege zu wählen.</p>	<p>einzelnt mit leichten Verunreinigungen an den Stränden zu rechnen.</p> <p>Der Flug der Öl-Do 228 um 11:00 Uhr ergibt drei Ölfahnen ca. 1 bis 3 km Länge und 200 bis 300 m Breite, in der Summe 1,5 m³ Öl um den Standort „Pallas“ und südlich davon.</p> <p>Amrum: Geringfügige Anlandungen an der Ostküste (Amrum Odde und Steenodde) sind von Gemeindearbeitern beseitigt worden. Insgesamt 50 m³ Öl-Sandgemisch in den Containern.</p> <p>Föhr: Reinigung von altem Öl an der Westküste werden durch das THW mit 45 Bediensteten ausgeführt. Ein „Hägglunds“ ist ausgefallen, jedoch durch das THW ersetzt worden. Weitere 5 m³ Öl-Sandgemisch eingesammelt. „Nordland“ mit einem Fassungsvermögen von ca. 360 t wird im Hafen Wyk mit Öl-Sandgemisch beladen.</p>

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
				<p>Andere Gebiete: Keine neuen Öllandungen. Von Japsand ca. 1,5 m³ Öl-Sandgemisch und Plastiksäcke durch „Sardine“, „Hägg-lunds“ des THW und 5 Mitarbeitern des ALR zusammengetragen.</p> <p>Amtsvorsteher Föhr-Land, Olufs, berichtet Umweltminister Steenblock von Problemen bei der Ölbekämpfung. So sollen Mitarbeiter des ALR ihre Arbeit gegen 15:30 Uhr einstellen, um die Fähre zum Festland zu erreichen. Olufs fordert Verstärkung an.</p>
<p>14.11.1998 16:10</p>			<p>„Marcus“ soll sofort am Havarierten austretendes Öl aufnehmen, um ein Hinaustreiben und späteres Antreiben an Land zu verhindern, bei Dampfgeben unterstützen sowie die Tanks der „Barbara“ bei Bedarf leichtern.</p>	
<p>14.11.1998</p>				<p>ELG übermittelt dem interministeriellen Leitungsstab Kriterien zur Zusammenarbeit.</p>

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
Sonntag, der 15.11.1998				
15.11.1998 07:50				Kommunikation im MUNF: Problem Sperren: Minister Steenblock hat im Radio verkündet, dass er weiter, auch gegen die Ablehnung der ELG, den Einsatz der Sperren anordnet; Kesting bereitet schriftliche Stellungnahme vor; nach Anregung von Kesting sollte über X St/Berg (Staatssekretärin im MUNF) dieser Sachverhalt an die Ministerpräsidentin irgendwie herangetragen werden.
15.11.1998				Im Laufe des Tages, Auffassung Kesting/ MUNF: Einschlingeln des Wracks ist uneffektiv, mit erheblichen Risiken für die eingesetzten Sperren und Schiffe sowie deren Besatzungen verbunden und damit mit erheblichen Kostenfolgen, die das Land zu tragen hat (einige 100.000 DM). Da Einsatzauftrag möglicherweise gegen die Vorschriften der Landeshaushaltsordnung und Vorschriften zur Sicher-

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
				<p>stellung des Schiffsverkehrs verstößt, ist aus Sicht Kestings § 68 Landesbeamten-gesetz entsprechend anzuwenden.</p> <p>Kesting bittet um Entscheidung der Staatssekretärin Berg und bittet um Ablösung von seiner Funktion als Leiter des Einsatzstabes mit sofortiger Wirkung.</p> <p>Wortlaut Kesting: „Da ich offensichtlich nicht mehr das Vertrauen des Ministers in meine fachlichen Fähigkeiten zur Lagebeurteilung und zur Entscheidung besitze, bitte ich mich mit sofortiger Wirkung von meiner Funktion als Leiter des Einsatzstabes abzulösen.“</p>
15.11.1998 09:00		<p>„Norderhever“, „Knechtsand“, „MPOSS“ und „Bottsand“ führen ihren Einsatz in der Norderaue fort. Die „Kiel“ begibt sich zur Unterstützung der Löscharbeiten wieder zur „Pallas“. Der Kran ist einsatzbereit. „Thor“ liegt mit Hydraulikschaden in Hörnum. „Oland“ lenkt den Einsatz zur Ölbekämpfung und beobachtet den Fortgang der Löscharbeiten</p>		<p>Wettervorhersage: Wind Südost auf Nordost drehend 4-5, Wellen aus Nordost 0,5 bis 1,0 m. Nach Wetterlage und Driftberechnungen ist nur vereinzelt mit leichten Verunreinigung zu rechnen.</p> <p>Nach Flug mit der Öl-Do sind um 11:00 Uhr drei Ölfahnen ca. 1 bis 3 km Länge und 200 bis 300 m Breite, in der Sum-</p>

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
		der „Pallas“.		<p>me ca. 1,5 m³ Öl um den Standort „Pallas“ und südlich davon festzustellen.</p> <p>Amrum: Amrum-Odde und Steenodde keine neuen Anlandungen. Insgesamt 50 m³ Öl-Sandgemisch in Containern. Abtransport mit „Nordland“ wird vorbereitet.</p> <p>Föhr: Verunreinigungen von altem Öl an der Südwestküste werden durch THW mit 44 Bediensteten durchgeführt. Defektes „Häggmonds“-Fahrzeug ist ersetzt worden. Es werden weitere 6 m³ Öl-Sandgemisch eingesammelt. „Nordland“ mit einem Fassungsvermögen von ca. 360 t im Hafen mit Öl-Sandgemisch befüllt.</p> <p>Sylt: Reinigung des Strandes nördlich von Kampen durch FFW und Gemeindearbeiter abgeschlossen. Ca. 100 m³ Öl-Sandgemisch geborgen.</p> <p>Andere Gebiete: Von Japsand ca. 1,5 m³ Öl-</p>

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
				Sandgemisch durch THW und 5 Mitarbeiter des ALR zusammengetragen. Keine Verunreinigungen auf Norderoogsand bekannt. Auf Süderoogsand werden drei mit altem Öl verunreinigte Bereiche gemeldet. Beseitigung unter Einsatz „Saibling“ ist geplant.
15.11.1998 15:00		„Norderhever“, „Knechtsand“ und „Bottsand“ fischen Öl im südwestlichen Abstrom der „Pallas“. „MPOSS“ ist im Rütergatt im Einsatz. „Kiel“ bringt eine Sperre aus, die mithilfe der „Oland“ um die „Pallas“ gelegt wird. Danach leistet die „Kiel“ Unterstützung bei den Löscharbeiten. „Thor“ liegt mit Hydraulikschaden in Hörnum, wird aber am Montag, den 16.11.1998, wieder einsatzbereit sein.		Wettervorhersage: Wind: Nordost 4-5, Wellen aus Nordost: 0,5 bis 1 m. Nach Wetterlage und Driftberechnungen ist allenfalls vereinzelt mit leichten Verunreinigungen zu rechnen. Flug der Öl-Do um 10:46 Uhr ergibt zwei Ölfahnen von ca. 3 km Länge und 200 bis 400 m Breite im Rütergatt und unmittelbar östlich der „Pallas“. Amrum: Keine bekämpfungswürdigen Anlandungen. 50 m ³ Öl-Sandgemisch werden in „Nordland“ verladen und abgefahren. Föhr: Verunreinigungen von altem Öl an der Südküste werden durch das THW beseitigt. Es

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
				<p>werden 6 m³ Öl-Sandgemisch eingesammelt. Mit der „Nordland“ wurde das Öl-Sandgemisch abtransportiert. Für die Reste stehen Container bereit.</p> <p>Sylt: Geringfügige Ölverunreinigungen bei Klappholttal. Reinigung des Strandes nördlich von Kampen durch Freiwillige Feuerwehren und Gemeindearbeiter abgeschlossen. Ca. 100 m³ Öl-Sandgemisch geborgen.</p> <p>Andere Gebiete: Japsand und Norderoogsand sind sauber. Auf Süderoogsand werden drei mit altem Öl verunreinigte Bereiche gemeldet. Beseitigung unter Einsatz von „Saibling“ ist für Montag, den 16.11.1998, vorgesehen. Von allen Inseln und Stränden wurden zahlreiche verölte Vögel gemeldet.</p>
15.11.1998 17:00	Meldung: Laderäume 4, 4a und 5 weitgehend gelöscht, 6 brennt			Im interministeriellen Leitungsstab bestehen Unklarheiten darüber, ob die täglich gemeldeten Ölmengen die neuen oder die Gesamtmengen sind.

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
Montag, den 16.11.1998				
16.11.1998 06:00		„Oland“ läuft von Wyk zur „Pallas“.		
16.11.1998 07:00		Aufgefischte Ölmengen der Schiffe vom 15.11.1998: „Knechtsand“: 900 m ³ Gemisch; 0,3 m ³ reines Öl „Bottsand“: 2.200 m ³ Gemisch, 0,34 m ³ reines Öl „MPOSS“: 160 m ³ Gemisch; 6,0 m ³ stark verschmutztes Öl		
16.11.1998 08:00-08:15	Auf der „Pallas“ werden 6 Personen mittels eines Hubschraubers abgesetzt.	Die „Oland“ befindet sich zur Einsatzleitung an der „Pallas“. Die „Kiel“ wird um 09:30 Uhr zur Unterstützung der Löscharbeiten an der „Pallas“ eintreffen. „Knechtsand“, „Bottsand“ und „MPOSS“ werden um 9:30 Uhr bei der „Pallas“ erwartet und sind für die Ölaufnahme vorgesehen. Die am Vortage von der „Kiel“ und der „Oland“ ausgebrachte Sperre hat gehalten. Trotzdem tritt in geringen Mengen Öl aus der „Pallas“ aus. „Thor“ liegt noch in Hörnum. „Norderhever“, „Hooge“ und „Norderoog“ liegen stand-by. „Saibling“ wird für den Einsatz in		Wettervorhersage: Wind Nordost 4-5, Wellen aus Nord 0,5 bis 1,0 m, nachmittags bis 1,5 m. Nach Wetterlage und Driftberechnungen ist allenfalls vereinzelt mit leichten Verunreinigungen an den Stränden zu rechnen. Nach Flug Do 228 zwei Ölfahnen von ca. 2,5 und 3 km Länge und 200 bis 400 m Breite im Rütergatt und unmittelbar östlich der „Pallas“ sowie eine 5 km lange Ölfahne westlich der „Pallas“, geschätzte Ölmenge 5,3 m ³ . Amrum: 50 m ³ Öl-Sandgemisch wer-

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
		Süderoogsand ausgerüstet.		<p>den in „Nordland“ verladen. Südspitze Amrum 20 m³ Ölverunreinigungen vom Vortag werden beseitigt.</p> <p>Föhr: Verunreinigungen von altem Öl an der Südküste werden durch THW beseitigt. Dabei wird weiteres Öl-Sandgemisch eingesammelt. Für solche Reste stehen Container bereit.</p> <p>Sylt: Keine neuen Anlandungen gemeldet. Ca. 100 m³ Öl-Sandgemisch stehen zur Entsorgung bereit.</p> <p>Andere Gebiete: Japsand und Norderoogsand sind sauber. Auf Süderoogsand sind drei mit altem Öl verunreinigte Bereiche bekannt. Beseitigung unter Einsatz der „Saibling“ ist für Montag Nachmittag vorgesehen.</p> <p>Einsatzplanung: Die Einsatzleitung des StUA in Husum ist in voller Stärke besetzt. Einsatzkräfte der Bundeswehr, des THW sowie des</p>

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
				ALR stehen in Bereitschaft. Für den Transport liegt Landungsboot „Sardine“ in Dagebüll stand-by.
16.11.1998 08:45	Auf der Stb.-Seite der „Pallas“ werden geringe austretende Ölmengen festgestellt.			
16.11.1998 09:30	Das Ölsuchflugzeug Do 228 überfliegt die Position der „Pallas“.			
16.11.1998 10:05	.	Funkkontakt zwischen OSC Jensen und der „Pallas“ hergestellt. Das Feuerlöschschiff „Kiel“ soll Löschhilfe leisten.		
16.11.1998 10:55		Die „Oland“ verlässt die Strangungsstelle, um nach Amrum zu laufen. Dort soll Proviant für die „Bottsand“ gekauft werden. Die „Bottsand“ verbleibt bei der „Pallas“.		
16.11.1998 11:00				Im interministeriellen Leitungstab wird beantragt, eine einheitliche Sprachregelung (Definition) zur ausgetretenen Ölmenge zu finden.
16.11.1998 13:00		Das Feuerlöschschiff „Kiel“ hat die Arbeiten an der „Pallas“ eingestellt und läuft nach Wyk, um Treibstoff zu bun-		

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
		kern.		
16.11.1998 13:15		„Kiel“ liegt in Wyk, um Treibstoff zu bunkern. „Bottsand“ meldet einen Maschinenschaden. Die „Oland“ läuft nach Dagebüll, um einen Monteur für die „Bottsand“ abzuholen.		
16.11.1998 13:20		Die „MPOSS“ bricht die Arbeiten vor Ort ab und läuft nach Wyk.		
16.11.1998 14:30			Auf Anordnung der ELG (Schell) setzen 6 Bedienstete vom Feuerlöschschiff „Kiel“ zur „Pallas“ über.	
16.11.1998 15:10		Die „MPOSS“ läuft in Wyk ein.		
16.11.1998 15:20		Die „Kiel“ läuft von der „Pallas“ zurück nach Wyk.		
16.11.1998 15:30		Gesamtmenge des bisher aufgenommenen Öles (einschl. 16.11.1998): „Knechtsand“: 3.750 l reines Öl „Thor“: 2.500 l reines Öl „Bottsand“: 540 l reines Öl „MPOSS“: 55 m ³ stark verschmutztes Öl		

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
16.11.1998 16:00		<p>Die „Knechtsand“ bricht die Arbeiten vor Ort ab und läuft nach Wyk.</p> <p>Die „Oland“ befindet sich zur Einsatzplanung bei der „Pallas“. Die „Kiel“ unterstützt von 9:30 bis 13:00 Uhr die Löscharbeiten an der „Pallas“ durch Kühlen der Bordwand.</p> <p>„Knechtsand“, „Thor“ und „MPOSS“ nehmen nahe der „Pallas“ erneut Öl auf. Die ausgebrachten Sperren werden je nach Tidestrom unter das Heck bzw. unter den Steven gedrückt. Es sind geringe Mengen Öl aus der „Pallas“ ausgetreten. „Bottsand“ liegt mit Maschinenschaden auf Reede. Der Monteur ist an Bord. „Thor“ liegt vor Ort vor Anker. „Norderhever“, „Hooge“ und „Norderoog“ liegen stand-by.</p>		<p>Wettervorhersage: Wind Nordost 4-5, Wellen aus Nord, 1 bis 1,5, nachmittags 2,0 m.</p> <p>Nach Wetterlage und Driftberechnungen ist allenfalls vereinzelt mit leichten Verunreinigungen an den Stränden zu rechnen.</p> <p>Nach Flug der Öl-Do um 11:00 Uhr ergeben sich zwei Ölfahnen von ca. 500 bis 600 m Länge und 100 bis 200 m Breite im Rütergatt und unmittelbar östlich der „Pallas“.</p> <p>Amrum: Öl-Sandgemisch wird von der Insel abgefahren. Auf der Südspitze, beim Hafen Steenodde und Amrum-Odde viele verölte Vögel. Keine neuen Verunreinigungen.</p> <p>Föhr: Verunreinigungen von altem Öl an der Südküste wurden von 44 Bediensteten des THW beseitigt. Dabei wurden 4 m³ Öl-Sandgemisch eingesammelt. Für solche Reste stehen Container bereit.</p>

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
				<p>Sylt: Keine neuen Anlandungen gemeldet. Restreinigung von ca. 2 km Strand durch Gemeinde List und Mitarbeiter des ALR. Ca. 130 m³ Öl-Sandgemisch stehen zur Abholung bereit.</p> <p>Andere Gebiete: Japsand und Norderoogsand sauber. Beseitigung der Verschmutzung auf dem Süderoogsand unter Einsatz der „Saibling“ und 5 Mitarbeitern des ALR. Es sind 3 m³ abgeborgen worden.</p> <p>Sammelstellen für verölte Vögel sind eingerichtet. Die Entsorgung der verölte Vögel kann über die Hausmüllverbrennung erfolgen. Entsprechende Vereinbarungen werden für morgen, den 17.11.1998, erwartet.</p>
16.11.1998 16:05	Der Hubschrauber fliegt zur „Pallas“ und nimmt Leute der Fa. Wijsmuller an Bord.	„Oland“ geht längsseits der „Bottsand“ und setzt den Monteur auf die „Bottsand“ über.		
16.11.1998 16:30		Die „Bottsand“ meldet, dass der Monteur über Nacht an Bord der „Bottsand“ bleiben		

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
		muss.		
16.11.1998 16:50		„Oland“ läuft von der „Pallas“ nach Amrum und macht dort um 18:00 Uhr im Hafen fest.		
16.11.1998 im Laufe des Tages			<p>Die ELG stimmt der Beschaffung von 4 Säcken des Bindemittels Elcosorb der Firma VUP zu. Es wird empfohlen, das Bindemittel zunächst nur bei der Landbekämpfung des Öls einzusetzen.</p> <p>Begründung: Die Wirkung des Bindemittels erfordert eine mechanische Durchmischung mit dem Öl, die bei schwimmenden Ölkümpfen nicht erreicht werden könne. Außerdem sei die Aufnahmemöglichkeit des absorbierten Öls durch die eingesetzten Ölbekämpfungsschiffe nicht gesichert. Darüber hinaus wird die Ausbringung des Bindemittels im Nahbereich der „Pallas“ als kritisch angesehen, solange die Brandbekämpfung noch nicht abgeschlossen sei.</p>	

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
Dienstag, den 17.11.1998				
17.11.1998 06:30		„Oland“ läuft vom Amrumer Hafen zur „Pallas“.		
17.11.1998 07:40		Die „Thor“ meldet Einsatzbereitschaft.		
17.11.1998 08:00	Auf der „Pallas“ werden eine Gas- und zwei Sauerstoffflaschen an Deck gesichtet. Über diesen Fund informiert die Besatzung der „Westerharde“ die Mitarbeiter der Fa. Wijsmuller.	Die „Oland“ hat immer noch die Einsatzleitung. Die „Kiel“ wird ab 10:30 Uhr mit den Löscharbeiten an der „Pallas“ fortfahren. „Thor“ und „MPOSS“ werden nahe der „Pallas“ Ölfahnen aufnehmen. Geringe, aus der „Pallas“ ausgetretene Mengen Öl werden durch die Ölsperren konzentriert und können so durch die „Knechtsand“ aufgenommen werden. „Norderhever“, „Hoo-ge“ und „Norderoog“ liegen stand-by. Die „Sardine“ wird Gerät für die Hubinsel „Barbara“ verlasten.		<p>Wettervorhersage: Wind Nordost 4-5 abnehmend, Welle aus Nord 1,0 bis 1,5 m, nachmittags abnehmend auf 0,5 m.</p> <p>Flug der Öl-Do vom 16.11.1998 um 13:00 Uhr ergibt eine Ölfahne von ca. 4,5 km Länge und 50 m Breite im Rütergatt von der „Pallas“ südwestlich abziehend, geschätzte Ölmenge 0,2 m³.</p> <p>Amrum: Keine Veränderungen.</p> <p>Föhr: 44 Bedienstete des THW werden nach den Restarbeiten heute die Insel verlassen. Für die Öl-Sandmengen stehen Container bereit.</p> <p>Sylt: Keine neuen Anlandungen. 130 m³ Öl-Sandgemisch ste-</p>

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
				hen zur Entsorgung bereit. Andere Gebiete: Keine Veränderungen.
17.11.1998 08:30	5 Bedienstete der Fa. Wijsmuller werden auf der „Pallas“ abgesetzt.			Im Laufe des Tages Vermerk von Kesting: Ausführungen zur bisherigen Lage und Feststellung, dass, nachdem erkennbar war, dass bei einer Verstärkung des Ölaustritts, insbesondere infolge größerer Zerstörung am Wrack, der Einsatz weiterer Hilfskräfte erforderlich werden würde, die Landesregierung am 10.11.1998 beschloss, die Koordinierung der Gesamtleitung der Ölbekämpfungsarbeiten einem interministeriellen Leitungsstab zu übertragen.
17.11.1998 08:35		Die „Knechtsand“ ist von Wyk ausgelaufen und wird mit auflaufendem Wasser den roten Tonnenstrich des Rütergatt nach Öl abfischen.		Im Laufe des Tages: Vermerk von Kesting bezüglich der Äußerung des Hamburger Vertreters in der ELG zum Krisenmanagement in Schleswig-Holstein: Dieser hatte geäußert, wenn Schleswig-Holstein einen Ölunfallbereitschaftsplan wie Hamburg gehabt hätte, wäre

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
				<p>automatisch ein Krisenstab gebildet worden. In diesem Fall wäre dann die ELG quasi als beratende Behörde eingesprungen, während die Einsatzleitung beim Hamburger Krisenstab gelegen hätte. In Schleswig-Holstein sei dabei alles bei der ELG gelassen worden. Schleswig-Holstein hätte die ELG früher alarmieren können. Kesting stellte nochmals fest, dass nach den in SH geltenden Regelungen für eine „besondere Lage“ der Fachminister im Benehmen mit dem Innenminister entscheidet, ob der interministerielle Leitungsstab der Landesregierung einzuberufen ist. Die Alarmierungswege seien klar, die Rufnummern der benötigten Mitarbeiter stehen jederzeit zur Verfügung. Die Alarmierung im vorliegenden Fall habe einwandfrei funktioniert.</p> <p>Die Einberufung des Krisenstabes erst am 10.11.1998 erfolgte aufgrund der im Übrigen zutreffenden Beurteilung der Lage durch das zuständige Fachministerium. Voran-</p>

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
				<p>gegangene, durch Indiskretion bekannt gewordene Anregungen des Innenministeriums zur Einberufung eines Krisenstabes wurden zurückgewiesen, da sie auf einer offensichtlich unzutreffenden Beurteilung der Lage beruhten.</p> <p>(Am 04.12.1998 stellt er in einem Vermerk des Weiteren fest: „Es darf dabei nicht verkannt werden, dass aufgrund der Lage des Umweltministeriums auf dem Ostufer, d.h., durch die Förde getrennt von den übrigen Fachministerien, die Mitwirkung im interministeriellen Leitungsstab einen erheblich höheren Personalaufwand, insbesondere bei dem äußerst knappen fachkundigen Personal erfordert hätte.“)</p>
17.11.1998 09:15		<p>Die „Thor“ fischt Öl direkt vor der „Pallas“.</p> <p>Das Feuerlöschschiff „Kiel“ sowie der Ölfänger „MPOSS“ sind von Wyk ausgelaufen in Richtung „Pallas“.</p>		
17.11.1998	Der Hubschrauber meldet eine	„Bottsand“ wurde über diese		

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
09:30	Ölfläche auf der Position 54°23,79'N 08°19,77'E	Ölfähne informiert und auf diese Position entsandt zum Auffischen des Öls. Die „Thor“ bricht die Arbeiten im Umfeld der „Pallas“ ab, da die Strömung zu groß wird und ein Ölauffangen nicht mehr möglich ist. Die „Knechtsand“ übernimmt die Position an der „Pallas“.		
17.11.1998 09:45		„Thor“ und „Bottsand“ laufen auf die Position 54°23,79'N 08°19,77'E an, um Öl zu fischen. „Bottsand“ hat die angelauene Position um 11:18 Uhr erreicht und nimmt Öl auf.		
17.11.1998 10:00		Die „Westerharde“ liegt an der „Pallas“ und übergibt Gas- und Sauerstoffflaschen für die Fa. Wijsmuller.		
17.11.1998 10:30		Die „Kiel“ liegt längsseits der „Pallas“ und beginnt mit den Löscharbeiten.		
17.11.1998 11:30		Die „MPOSS“ hat leichten Ölfilm bei Tonne 8 gesichtet. Eine Ölaufnahme lohnt sich nicht, da die Mengen zu gering sind.		OSC Jensen informiert Dr. Oelerich (StUA) über den Sachstand und macht ihm den Vorschlag, dass die Fa. Wijsmuller an Bord der „Pallas“

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
				<p>auch nachts die Pumpen durchlaufen lassen sollte, um die Lukendeckel der „Pallas“ zu kühlen. Bislang sei es so, dass die Mitarbeiter der Fa. Wijsmuller morgens mit dem Hubschrauber auf der „Pallas“ abgesetzt würden, die an Bord befindlichen Pumpen in Betrieb nähmen und über Tag die Lukendeckel kühlten bzw. ablöschten. Am frühen Abend würden diese Arbeiten eingestellt und die Mitarbeiter der Fa. Wijsmuller flögen zurück nach Amrum. In der Nacht heizten sich die Lukendeckel wieder derart auf, dass das gleiche Spiel am nächsten Morgen wieder beginne.</p>
<p>17.11.1998 11:45</p>		<p>Die „MPOSS“ befindet sich in der Nähe der „Pallas“ und nimmt zusammen mit der „Knechtsand“ Öl auf.</p>		
<p>17.11.1998 12:15</p>	<p>Der Hubschrauber meldet einen Ölfilm auf der Position 54°23,47'N 08°23,3'E. Die „Thor“ wird auf diese Position geschickt, um eventuell dort Öl aufzunehmen. Der Hubschrauber meldet sich wieder</p>			

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
	ab und fliegt zurück.			
17.11.1998 12:25		Die „Marianne“ sichtet Öl westlich der Tonne Schmaltief.		
17.11.1998 13:00	Anruf von Dr. Oelerich (StUA) an den OSC. Dieser wird über die Ölsichtungen des Ölsuchflugzeugs Do 228 informiert: 55°13,5'N 08°17,7'E 54°23,3'N 08°21,0'E 54°26,6'N 08°20,6'E 54°32,2'N 08°17,3'E 54°20,0'N 08°18,7'E	Das Schlauchboot der „Oland“ setzt 6 Bedienstete von der „Kiel“ auf der „Pallas“ ab.		
17.11.1998 13:45		Der OSC, Jensen, befindlich auf der „Oland“, schlägt Dr. Oelerich vor, ab 18.11.1998 das Personal der „Norderhever“ und der „Hooge“ zum Einsatz zu bringen, da größere Ölaustritte befürchtet werden.		
17.11.1998 14:15		Die „Sardine“ läuft nach Amrum mit Ausrüstung für die Hubinsel „Barbara“.		
17.11.1998 14:35		Mit der „Westerharde“ wird abgesprochen, dass die „Sardine“ in Amrum liegen wird.		
17.11.1998 15:30		Die Feuerwehrleute der „Kiel“ werden von der „Westerharde“ von der „Pallas“ abgeholt und		

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
		zur „Kiel“ übergesetzt.		
17.11.1998 15:40	Die „Kiel“ meldet, dass Teile der Ölsperre um die „Pallas“ defekt sind. Einige Schwimmkörper legten sich flach auf die Wasseroberfläche. Die Ursache sei wahrscheinlich eine schlechte Schraubverbindung zwischen dem Schwimmkörper und der Verankerungskette. Diese Mängel habe die „Kiel“ bereits vor diesem Einsatz an ihre Zentrale gemeldet.	„Oland“ nimmt die „MPOSS“ ins Schlepp und fährt mit dem Schiff nach Amrum. Aufgefischte Ölmengen der Schiffe vom 17.11.1998: „MPOSS“: 294 m ³ Gemisch „Knechtsand“: 1.000 m ³ Gemisch, 150 l reines Öl „Thor“: 120 m ³ Gemisch, 5.000 l reines Öl „Bottsand“: 1.500 m ³ Gemisch, 40 l Öl Die gesamten bis zum 16.11.1998 aufgefischten Ölmengen: „MPOSS“: 55 m ³ stark verschmutztes Öl „Knechtsand“: 3.750 l reines Öl „Thor“: 2.500 l reines Öl „Bottsand“: 540 l reines Öl.		
17.11.1998 15:40		Die „Bottsand“ geht nach Amrum-Reede und muss zur Durchführung der Reparaturarbeiten einen zweiten Monteur übernehmen.		
17.11.1998 16:15	Die Mitarbeiter der Fa. Wijsmuller werden in der Nacht an Bord der „Pallas“ bleiben und			

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
	über Nacht weiterarbeiten.			
17.11.1998 16:30	Ein Hubschrauber in unmittelbarer Nähe der „Pallas“ setzt Leute ab bzw. nimmt sie wieder auf.	Die „MPOSS“ meldet Hydraulikschaden. Der Monteur wurde bereits geordert.	Von der ELG kommt die Anordnung, für den 18.11.1998 zu planen, dass die „Kiel“ Spezialschaum in die Schiffsluken bläst.	
17.11.1998 16:45		Die „Knechtsand“ bricht ihre Arbeit vor Ort ab und läuft nach Wyk.		
17.11.1998 17:15		Die „Bottsand“ liegt vor Amrum auf Reede und wartet auf den zweiten Monteur. Die „Kiel“ fragt nach Fendern, die zwischen die „Pallas“ und die „Kiel“ ausgelegt werden können.		
17.11.1998 17:20		Die „MPOSS“ läuft den Amrumer Hafen an.		
17.11.1998 17:30		Die „Wega“ hat die benötigten Fender an Bord, liegt aber z.Z. in der Norderhever. Die „Oland“ läuft zur „Wega“, um die Fender abzuholen.		
17.11.1998 18:00	Nach Aussage der Hubschrauberpiloten werden zeitweise schwallartige Ölaustritte aus der „Pallas“ gesichtet.	Voraussichtlich werden „MPOSS“ und „Bottsand“ am 18.11.1998 ausfallen.		

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
17.11.1998 20:30		Die „Oland“ hat von der „Wega“ zwei Fender übernommen“.		
17.11.1998 21:00		Die „Oland“ geht vor Süderoogsand vor Anker für die folgende Nacht.		
17.11.1998 im Laufe des Tages			<p>Es wird die Möglichkeit einer Satellitenüberwachung bezüglich der Ölschwemmung geprüft.</p> <p>(Die Bonn-Agreement Vertragsparteien/ Nordseeanrainerstaaten haben in Sachen Satellitenüberwachung eine klare Aussage getroffen, wonach die Satellitennutzung für eine globale Überwachung zwar von Vorteil sein kann, nicht jedoch für kleinräumige operationelle Zwecke. Im Übrigen sind die Satelliten ERS 1 und ERS 2 nur in Wiederkehrintervallen von 3-4 Tagen im Einsatzgebiet, bei wechselnder Abdeckung ihrer SAR-Abdeckung von etwa 100 km. Im Übrigen kann es bei zeitweisen windberuhigten Zonen zu vorgetäuschten Ölflecken führen.</p> <p>Die ELG ist daher der Mei-</p>	

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
			<p>nung, die Sat-Nutzung im „Pallas“-Fall nicht zu empfehlen.</p> <p>Die nächste Überfliegung wird am 19.11.1998 sein. Im Übrigen ist die Do 228 Sensor-Dokumentation wesentlich übersichtlicher und verlässlicher.</p>	
Mittwoch, den 18.11.1998				
18.11.1998 07:00		Die „Oland“ läuft von der Ankerposition in Richtung „Pallas“.		
18.11.1998 07:20			5 Bedienstete aus Cuxhaven kommen nach Wittdün, um auf der „Pallas“ die Lage vor Ort zu beurteilen.	
18.11.1998 07:30		Die „Bottsand“ meldet weiterhin Maschinenschaden und ist noch nicht einsatzfähig.		Der OSC bespricht mit Dr. Oelerich vom StUA den Sachstand. Der Ölhubschrauber soll auf seinem nächsten Flug auf der Position 54°26,36'N 08°41,5'E nach Öl Ausschau halten.
18.11.1998 07:40				OSC informiert das StUA darüber, dass die Hubinsel „Barbara“ angekommen sei und sich zurzeit vor dem „Neuen

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
				Loch“ befinde.
18.11.1998 07:45		Die „Knechtsand“ ist von Wyk ausgelaufen in Richtung „Pallas“ und wird dort Öl aufnehmen.		
18.11.1998 08:00				OSC bittet das StUA, mit der ELG in Cuxhaven abzusprechen, ob nicht weitere Einheiten, die Öl auffischen können, vor Ort eingesetzt werden könnten.
18.11.1998 08:10		Die „Bottsand“ meldet sich bedingt einsatzfähig.		
18.11.1998 08:30		Die „Thor“ ist die Position vom Vortag angelaufen, hat aber kein Öl mehr gesichtet und läuft in Richtung „Pallas“.		
18.11.1998 08:45		Die „Bottsand“ wird auf die Position 54°29,5'N 08°13,12'E geschickt. Für diese Position wurde eine größere Öfläche gemeldet mit Schwerölanteilen. Die „Knechtsand“ läuft von Wyk in Richtung „Pallas“.		
18.11.1998 08:50		Die „Thor“ meldet Probleme mit dem Schiff, das Aufklappen funktionierte nicht ein-		

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
		wandfrei. „Bottsand“ und „Thor“ sind auf Position 54°30,10'N 008°17,6'E und versuchen, Öl zu fischen. Der Schlepper „Karin“ läuft zur Hubinsel „Barbara“.		
18.11.1998 08:55		Die „Knechtsand“ beginnt bei der Tonne 8 auf der Position 54°32,5'N 08°17,6'E mit der Ölaufnahme.		
18.11.1998 09:15		„Knechtsand“ und „Bottsand“ fischen im Rütergatt Öl. Das Polizeiboot „Helgoland“ ist vor Ort und übernimmt wasser- und schiffahrtspolizeiliche Aufgaben.		
18.11.1998 09:20	Der Hubschrauber hat auf folgenden Positionen Öl entdeckt: 54°26,4'N 08°41,5'E 54°29,0'N 08°11,0'E			
18.11.1998 09:30		Die „MPOSS“ meldet weiterhin Maschinenschaden und kommt nicht zum Einsatz. Die Reparaturen werden vermutlich bis zum Folgetag andauern. Das Feuerlöschschiff „Kiel“ ist von Wyk ausgelaufen in Richtung „Pallas“. Die Fa. Wijismuller hat die „Kiel“ an-		

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
		gefordert, sie soll in Luke 6 kühlen.		
18.11.1998 09:50				Verstärkte Ölaustritte aus der „Pallas“ festgestellt. Der OSC informiert Dr. Oelerich und fordert mehr Schiffskapazitäten zum Auffischen von Ölflecken an. Der OSC fragt bei der ELG nach, was in der Nacht auf der „Pallas“ passiert ist, da die Mitarbeiter der Fa. Wijsmuller nachts durchgearbeitet hätten und verstärkte Ölaustritte festgestellt wurden. Der Sachstand vor Ort wird durchgegeben.
18.11.1998 10:00-10:15		Die Besatzungen der „Norderhever“ und der „Hooge“ melden sich einsatzbereit und laufen ins Rütergatt. Die „Oland“ liegt in der Nähe der Hubinsel, die an die „Pallas“ herangeführt werden soll.		
18.11.1998 11:35		Die Hubinsel „Barbara“ wird an die „Pallas“ geführt.		
18.11.1998 12:00		„Norderhever“, „Thor“ und „Bottsand“ fischen im Rütergatt Öl. Die „Knechtsand“ fischt in der Nähe der „Pallas“		

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
		Öl auf.		
18.11.1998 12:30		Die Hubinsel „Barbara“ legt an der „Pallas“ an.		
18.11.1998 12:40		Die „Bottsand“ meldet Probleme mit der Maschine, fischt aber weiter.		
18.11.1998 13:15		Die „Sardine“ legt an der „Barbara“ an und übergibt Ausrüstung und Material.		
18.11.1998 13:20		Die Hubinsel „Barbara“ senkt ihre Beine ab und hebt sich auf die Stelzen.		
18.11.1998 13:00-14:00		Die Schlepper „Karin“ und „Felix“ und die „Westerharde“ melden sich ab und laufen nach Husum bzw. nach Amrum zurück.		
18.11.1998 14:10		Die „Thor“ bricht ihre Ölfischaktion ab. Es ist zu wenig Öl, um dieses aufzunehmen. Sie läuft nach Hörnum zum Treibstoffbunkern.		
18.11.1998 14:45		Die „Westerharde“ meldet, dass bei Tonne 24 Öl schwimmt. Die „Hooge“ läuft hin, um die Sachlage zu beurteilen.		

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
18.11.1998 15:00	<p>Der Ölflieger Do hat Ölfilme auf folgenden Positionen festgestellt:</p> <p>54°20,4'N 08°12,5'E 54°23,8'N 08°09,9'E 54°20,6'N 08°14,5'E 54°24,9'N 08°11,7'E</p> <p>Der OSC gibt diese Informationen an Perlick weiter. Es wird auch mitgeteilt, dass die in der Nähe der „Pallas“ eingesetzten Schiffe nicht dort hinlaufen könnten. Die Strecken seien zu weit.</p>			
18.11.1998 15:10		„Neuwerk“ fischt vor Helgoland Öl.		OSC meldet an das StUA, dass an der Südspitze Amrums Öl gefunden worden sei. Landgänger sollten umgehend Ausschau halten.
18.11.1998 15:30			Zur Bekämpfung der Ölverunreinigungen, die etwa 15 sm südwestlich des Wracks auf hoher See geortet worden sind, wird zusätzlich die „Neuwerk“ eingesetzt. Das Schiff ist ab 16:30 Uhr einsatzbereit vor Ort, um das Öl aufzunehmen und kann bis auf Weiteres dort tätig sein.	

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
18.11.1998 15:40	Größere Mengen Schwerölaustritt. Wahrscheinlich durch die Lüftung in der Nähe der Luke 6, hervorgerufen durch größere Hitzeeinwirkung im Zusammenhang mit dem Löschangriff.			
18.11.1998 16:10				Der OSC gibt dem StUA die Sachlage durch und schlägt vor, die Südküste Amrums zu befahren, um nach Öl Ausschau zu halten.
18.11.1998 16:20		<p>Gesamtmenge des aufgefischten Öls oder Öl-Sandgemisches bis zum 17.11.1998:</p> <p>„MPOSS“: 55 m³ stark verschmutztes Öl „Knechtsand“: 3.900 l reines Öl „Bottsand“: 580 l reines Öl „Thor“: 7.500 l reines Öl</p> <p>Aufgefischte Ölmengen der Schiffe vom 18.11.1998:</p> <p>„MPOSS“: 0 aufgrund Maschinenschadens „Knechtsand“: 1.200 m³ Gemisch; 600 l reines Öl „Bottsand“: 4.300 m³ Gemisch; 550 l reines Öl „Thor“: 150 m³ Gemisch; 100 l</p>		

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
		reines Öl „Norderhever“: 140 m ³ Gemisch; die reinen Ölmengen können nicht gepeilt werden.		
Donnerstag, den 19.11.1998				
19.11.1998 06:00		„Oland“ läuft von Wyk zur „Pallas“. Die „Hooge“ läuft nach Wittdün zur „MPOSS“, um Schlepphilfe zu leisten.		
19.11.1998 06:45				Der OSC kann weder die ELG noch das ALR erreichen. Die Nachfrage einer Ölbefliegung kann nicht beantwortet werden.
19.11.1998 07:00		Die „MPOSS“ meldet sich einsatzklar. Die „Hooge“ wird die „MPOSS“ zur „Pallas“ schleppen.		
19.11.1998 07:30		Die „Knechtsand“ läuft von Wyk in Richtung „Pallas“. Die „Bottsand“ läuft auf die Position von gestern.		
19.11.1998 07:50				Der OSC informiert das StUA über den Sachstand und über die mangelnden Informationen über die Ölbefliegungen.
19.11.1998 08:05		OSC nimmt Funkkontakt mit der „Neuwerk“ auf. Diese wird		

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
		auch zur Ölbekämpfung eingesetzt, aber auf direkte Weisung durch den ZMK.		
19.11.1998 08:25		Die „Hooge“ schleppt die „MPOSS“ an die „Pallas“ und nimmt danach vor Ort Öl auf.		
19.11.1998 08:45	Der OSC spricht bei der ELG (Dr. Grett) an, dass die Ergebnisse der Ölbefliegung früher abgerufen werden müssten. Dr. Grett erklärt, dass die Befliegungsergebnisse über Flugfunk an die Schiffe „Bottsand“, „Neuwerk“, „Knechtsand“ und „Mellum“ weitergegeben werden könnten. Der OSC, Jensen, bemängelt, dass auf der „Oland“ keine Einrichtung zum Empfang des Flugfunks eingerichtet wurde.	Von der „Marianne“ wird die Info durchgegeben, dass auf folgender Position Öl gesichtet wurde: 54°28,43'N 08°12,23'E. Mit der „Neuwerk“ wurde erneut durch den OSC Funkkontakt aufgenommen mit der Bitte, diese Position anzulaufen. Die „Neuwerk“ will aber erst die Ergebnisse der Ölbefliegung abwarten.		
19.11.1998 08:50		Die „Knechtsand“ läuft zur Tonne 6 unter Einweisung der „Hooge“. Die „Norderhever“ läuft von Wittdün aus in Richtung „Pallas“. Um 08:55 Uhr ist kein Kontakt zur „Thor“ herstellbar.		
19.11.1998 09:10		Die „Neuwerk“ hat Informationen erhalten, dass auf der		

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
		Position 54°25,4'N 08°11,8'E Öl gesichtet wurde. Die „Neuwerk“ läuft diese Position an, um sich vor Ort ein Bild zu machen. Da aufgrund von Driftberechnungen die Wahrscheinlichkeit besteht, dass auch Öl westlich von Westerland treibt, bittet der OSC die „Neuwerk“, über Flugfunk den Ölsuchflieger zu informieren. Der Öflieger soll westlich von Westerland nach Öl Ausschau halten. „Bredstedt“ liegt vor dem „Neuen Loch“ vor Anker.		
19.11.1998 09:30		Die „Westerharde“ legt an die „Pallas“ an und hat Ausrüstung und Material an Bord für die „Barbara“.		
19.11.1998 09:35	Der Ölhubschrauber PC 375 überfliegt das Gebiet und meldet die Positionen der Schiffe.			
19.11.1998 09:40		Immer noch keinen Kontakt zur „Thor“ hergestellt, die „Thor“ meldet sich nicht.		
19.11.1998 09:50		Die „Neuwerk“ meldet dem OSC, dass das Öflugzeug vor Sylt kein Öl ausgemacht hat.		

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
		Die „Neuwerk“ fischt auf der Position 54°25,4'N 08°11,8'E nach Öl. (09:55 Uhr)		
19.11.1998 10:30				Das StUA fragt beim OSC nach, ob der Ölschlengel um die „Pallas“ noch wirksam ist. Dessen Einschätzung ist, dass der Ölschlengel trotz leichten Defekts sinnvoll ist und die Arbeiten erleichtert und somit auch liegen bleiben sollte.
19.11.1998 ca. 10:40			Auf Antrag des Krisenstabes Schleswig-Holstein beschließt die ELG, dass für das THW und die Feuerwehr durch SLH vor Ort eine Bereitschaft eingerichtet wird, um bei drohender weitverteilter Anlandung von Öl einen schnellen Einsatz gewährleisten zu können. Auf Antrag des Krisenstabes stimmt die ELG der geplanten Entsorgung der Seevogelkadaver (als „Sonderabfall“ wegen der Verölung) über die SAVA zu. Die bisher erforderliche Maßnahme kostet ca. 10.500 DM. Die Maßnahmen der Entsorgung von Holzresten sowie der Entsorgung des Löschwassers wird erörtert. Es wird	

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
			- auch nach Rücksprache mit Meyer/WSD Kiel - davon ausgegangen, dass diese Maßnahmen mit der vorliegenden Vertragsform als Dienstleistung ebenfalls abgedeckt sind und von der Fa. Wijsmuller durchgeführt werden. Selbstverständlich hat die Beseitigung des Schweröls - und ggf. des Dieselöls aus Gründen der Explosionsgefahr, etc. - Priorität. Nur wenn hier keine Einschränkung erfolgte, könne auch mit den o.g. Maßnahmen parallel begonnen werden.	
19.11.1998 12:05		Die „Kiel“ legt an der „Pallas“ an. Erst jetzt meldet sich die „Thor“. Sie habe Probleme beim Bunkern gehabt und werde umgehend von Hörnum aus zur „Pallas“ laufen.		
19.11.1998 12:30		Die „Neuwerk“ meldet, dass der Ölfleger um 14:00 Uhr fliegt und dann Informationen an die Schiffe weiterleiten wird.		
19.11.1998 12:35				Der OSC stellt fest, dass in der Nacht vom 17.11. auf den

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
				18.11. mehr Ölaustritte festgestellt worden seien als in der Nacht vom 18.11. auf den 19.11. Der OSC vermutet, dass bei der „Pallas“ auf Luke 6 verstärkt Öl, vermutlich aus Lüftungsrohren, ausgetreten ist. Die Ölsperre sei an einigen Stellen umgekippt. Sie habe aber noch ihre Funktion. Ein Abpumpen des Öls innerhalb der Sperre sei nicht möglich.
19.11.1998 13:00	Der OSC informiert das StUA über das Gespräch mit der Fa. Ahlmann.			
19.11.1998 13:05		Das Schlauchboot der „Oland“ nimmt Leute der „Kiel“ auf und setzt sie auf die „Pallas“.		
19.11.1998 13:30		Die „Thor“ meldet Probleme mit ihrem Antrieb. Sie liegt noch im Hörnumer Hafen.		ZMK teilt dem OSC mit, dass die Öflieger in den nächsten Tagen jeweils um 07:30 Uhr fliegen. OSC schlägt vor, die Befliegungen eher vorzunehmen, damit die Informationen zeitiger zum Einsatz der Ölfangschiffe vorlägen.
19.11.1998 13:45				Der ZMK teilt dem OSC mit, dass die Ölbefliegung nicht eher erfolgen könne.

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
19.11.1998 15:10		Die „MPOSS“ bricht ihre Arbeit ab und wird von der „Hooge“ nach Amrum geschleppt.		
19.11.1998 15:30			Die ELG beschließt, die Möglichkeit zu prüfen, mittels eines speziell anzufertigenden Stahlkonstruktion die unmittelbar am Havaristen „Pallas“ austretenden Ölmengen zusammenzuhalten und dort mittels Skimmern/Abschöpfvorrichtungen aufzunehmen. Dieses Gerät soll vor dem vermuteten Riss in der Bordwand (der in nächster Zeit durch Taucher der Fa. Wijsmuller erkundet werden soll) befestigt und auch im Wattboden eingelassen werden.	
19.11.1998 15:40		<p>Gesamt Mengen aufgefishetes Öl bis 18.11.:</p> <p>„MPOSS“: 55 m³ stark verschmutztes Öl</p> <p>„Knechtsand“: 4.500 l reines Öl</p> <p>„Bottsand“: 1.130 l reines Öl</p> <p>„Thor“: 7.600 l reines Öl</p> <p>aufgefischte Ölmengen am 19.11.1998:</p> <p>„MPOSS“: 1.300 m³ Gemisch; 28 m³ stark verschmutztes Öl</p>		

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
		„Knechtsand“: 1.000 m ³ Gemisch; 300 l reines Öl „Bottsand“: 2.400 m ³ Gemisch; 450 l reines Öl „Norderhever“: 175 m ³ Gemisch		
19.11.1998 16:45		„Kiel“ verlässt „Pallas“ und läuft zurück nach Wyk.		
19.11.1998 17:00-17:45		„Norderhever“ und „Knechtsand“ beenden ihre Arbeiten und laufen nach Amrum bzw. Wyk. Die „Oland“ läuft nach Wyk, wo sie um 22:00 Uhr eintrifft.		
19.11.1998 19:00	Der OSC spricht mit den Besatzungen der „Hooge“ und der „Norderhever“ die Einsätze der nächsten Tage durch.			
Freitag, den 20.11.1998				
20.11.1998 06:00		Die „Oland“ läuft von Wyk zur „Pallas“.		
20.11.1998 07:00-07:20		„Bottsand“ meldet, dass die Reparaturarbeiten erfolgreich durchgeführt seien, die Monteure könnten von Bord. „Hooge“ nimmt die „MPOSS“ in Schlepp und beide laufen in Richtung „Pallas“. „Norderhever“ und „Knechtsand“ sind		

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
		aus Amrum bzw. Wyk ausgelaufen.		
20.11.1998 07:25	Die „Friesland“ meldet Ölflechte auf folgender Position: Beginn: 54°31,04'N 08°09,6'E Ende: 54°30,11'N 08°10,24'E. „Bottsand“ und „Thor“ werden auf diese Positionen entsandt, um Öl aufzunehmen.			
20.11.1998 08:05		„Hooge“ schleppt „MPOSS“ zur „Pallas“. Diese beginnt mit dem Fischen von Öl.		
20.11.1998 08:10		„Hooge“ fährt zur „Bottsand“ und bringt sie nach Dagebüll.		
20.11.1998 08:45		„Mellum“ und „Neuwerk“ melden sich. Es werden den Schiffen die Position der von der „Friesland“ gemeldeten Ölflechte durchgegeben.		
20.11.1998 08:50	Der Ölhubschrauber meldet Öl im Rütergatt, „Bottsand“ und „Thor“ liegen nach Aussage des Helikopters gut in der Ölfahne. „Thor“ meldet „fette Brühe im Rütergatt“.			
20.11.1998	Auf der Position 54°27,0'N 08°09,0'E befindet sich Öl.	„Mellum“ nimmt Öl im Bereich der gemeldeten Position auf.		

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
20.11.1998 09:15		„Knechtsand“ läuft ins Rütergatt und nimmt Öl auf. Es sind zurzeit alle Ölauffangschiffe im Einsatz: „Knechtsand“, „Bottsand“, „Mellum“, „Thor“, „Neuwerk“, „MPOSS“ und „Norderhever“.		
20.11.1998 09:30	Der Öflieger meldet Öl auf der Position 54°27,56'N 08°12,35'E	„Mellum“ wird durch den OSC informiert und läuft die angegebene Position an.		
20.11.1998 09:35	Der Öflieger hat an der Südspitze Amrums und an der Südküste Föhr Öl gesichtet. An den Küsten der Insel Sylt wird kein Öl entdeckt. Der Öflieger meldet sich ab.			
20.11.1998 09:40		„Eider“ auf Position in der Nähe der „Pallas“ soll Polizeiaufgaben übernehmen.		
20.11.1998 10:05		„Knechtsand“ läuft zur „Pallas“ und nimmt zusammen mit „Norderhever“ und „MPOSS“ in unmittelbarer Nähe der „Pallas“ Öl auf.		
20.11.1998 10:50		„Thor“ nimmt bei Tonne 4 Öl auf.		
20.11.1998 11:00		„Westerharde“ legt an „Pallas“ an und übergibt Material und		

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
		Ausrüstung.		
20.11.1998 12:15		„Mellum“ meldet, aufgrund der Do-Befliegung sei Öl auf folgender Position festgestellt worden: 54°34,8'N 08°23,3'E. „Oland“ fährt zur angegebenen Position.		
20.11.1998 12:20	Der Öflieger hat mit „Mellum“ und „Neuwerk“ Kontakt und folgende Positionen an die Schiffe durchgegeben: 54°32,5'N 08°12,0'E 54°29,1'N 08°10,6'E			
20.11.1998 13:50		„Bottsand“ meldet sich ab und läuft nach Helgoland zurück zum Bunkern. Das Schiff sei am folgenden Tag wieder einsatzfähig.		
20.11.1998 14:00		Gesamtmenge Öl einschl. 19.11: „MPOSS“: 83 m ³ verschmutztes Öl „Knechtsand“: 4.800 l reines Öl „Bottsand“: 1.580 l reines Öl „Thor“: 7.600 l reines Öl „Norderhever“ (einschl. 20.11.): 3.000 l reines Öl aufgefischte Ölmengen vom		

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
		20.11.: „MPOSS“: 1.300 Gemisch - 20 m ³ stark verschmutztes Öl „Knechtsand“: 1.200 m ³ Ge- misch - 100 l reines Öl „Bottsand“: 24.00 m ³ Gemisch - 100 l reines Öl „Thor“: 7.600 l reines Öl „Norderhever“: 150 m ³ Ge- misch		
20.11.1998 14:05		„Westerharde“ meldet sich ab und läuft zurück nach Amrum.		
20.11.1998 15:15		„MPOSS“ bricht ihre Arbeiten ab und wird von der „Hooge“ nach Amrum geschleppt.		
20.11.1998 15:30		„Sardine“ legt an „Pallas“ an und übergibt Ausrüstung und Material.		
20.11.1998 15:45				Kesting teilt dem OSC mit, dass der Ölschlengel vorerst bleiben solle.
20.11.1998 16:00		„Knechtsand“ meldet Proble- me mit ihrer Maschine. „Thor“ meldet sich ab.		
20.11.1998 16:30			Die ELG hält es im Hinblick auf Phasen mit schlechterem Wetter und stärkerem See- gang und der Tideverhältnisse vorsorglich für erforderlich, für	

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
			<p>die Tanks der Hubinsel „Barbara“ Leichterungs-Kapazitäten bereitzustellen. Es sei daran gedacht, z.B. mittels der „Thor“, periodisch Öl/Wasseranteile von der Hubinsel abzunehmen, da dieses Schiff über beheizte Tanks verfüge. Wenn seitens des Krisenstabes Ersatz für dieses Schiff bei der Ölbekämpfung auf dem Wasser für notwendig erachtet werde, müsse ein weiteres Schiff vor Ort bestellt werden.</p> <p>Die ELG beschließt, für die Ölaufnahme direkt am Havaristen (Knick- und Bruchstelle) ein „casing“ herstellen zu lassen. Damit werde ein Konzept verfolgt, welches zusammen mit dem Sachverständigen der Versicherung erarbeitet worden sei. Es sei daran gedacht, diese Vorrichtung kurzfristig im Bereich der Bordwand anbringen zu lassen. Dort sei es dann möglich, wirkungsvolle Öl-Skimmer einzusetzen. Die stark verölten wirkungslosen Ölsperren würden vor dem Einsetzen der vorhergesagten</p>	

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
			<p>schlechteren Wetterlage zu entfernen sein, damit eine Ölabgabe aus deren Taschen und ihrer Struktur vermieden werde.</p> <p>Angeichts der Befunde an Laderaum 5 (Inhalt ist ein Gemisch von verkohltem Holz und Schweröl) beschließt die ELG, die beabsichtigte Begutachtung der Situation „Pallas“ durch einen Brandsachverständigen zu beschleunigen. Es solle ein Bericht über die Art und Menge der an Bord des Havaristen vorhandenen wassergefährdenden Substanzen/Kontaminationen erstellt werden. Dabei seien auch Optionen der Entsorgung für die Inhalte des Laderaums 5 vorzustellen. Möglichkeiten für die Aufnahme des Abfalls sollten sofort durch Fa. Möller untersucht werden.</p>	
20.11.1998 17:00		„Knechtsand“ kann nur mit einer Maschine fahren. „Oland“ schleppt „Knechtsand“ nach Wyk in den Hafen. „Eider“ meldet sich ab.		

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
20.11.1998 17:15		Der OSC bespricht sich mit den Besatzungen von „MPOSS“, „Knechtsand“, „Kiel“, „Norderhever“ und „Oland“. Es besteht die einheitliche Meinung, dass der Ölschlengel um die „Pallas“ trotz des leichten Defektes sinnvoll ist. Das Öl werde nicht flächig, sondern zielgerichtet, d.h. punktuell abgegeben. Der Ölschlengel solle nicht entfernt werden.		
20.11.1998 17:45		„Mellum“ hat ihre Arbeiten beendet, meldet sich ab und geht draußen vor Anker.		
20.11.1998 17:55				Der OSC fragt beim StUA, bei der ELG und MUNF mit der Bitte um Überlegung an, ob der Ponton „Norderoog“ mit dem Schlengel eingesetzt werden könne. Es wird aber gleichzeitig klargestellt, dass die „Oland“ für die Einsatzleitung frei bleiben müsse und nicht zum Schleppen des Ölschlengels eingesetzt werden könne.
20.11.1998 20:15		„Oland“ schleppt „Knechtsand“ nach Wyk. „Oland“ macht um 21:00 Uhr im Wyker Hafen		

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
		fest.		
Sonnabend, den 21.11.1998				
21.11.1998 06:00-08:00		„Oland“ läuft vom Wyker Hafen zur „Pallas“. „Knechtsand“ meldet weiterhin Maschinenschaden und ist nicht einsatzfähig. „MPOSS“ fischt südlich vom Amrumer Hafen nach Öl (07:40 Uhr). „Norderhever“ und „Thor“ laufen aus in Richtung südlich des Amrumer Hafens (07:50 Uhr). „Eider“ und „Bottsand“ melden sich dienstbereit (08:30 Uhr). „Neuwerk“ liegt im Außenbereich des Rütergatt.		
21.11.1998 08:50	Das Ölflugzeug Do meldet eine dünne Ölfahne von der „Pallas“ abtreibend.	„Neuwerk“ wird versuchen, diese Ölfahne im tieferen Wasser aufzunehmen.		
21.11.1998 09:25		„Neuwerk“ und „Mellum“ melden, dass der Seegang zu groß ist und eine Ölaufnahme daher nicht möglich sei.		
21.11.1998 09:30		„MPOSS“ und „Norderhever“ nehmen geringe Ölmengen südlich von Amrum auf. „Bottsand“ läuft von außen ins Rütergatt, kann aber aufgrund der vorherrschenden See-		

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
		gangsbedingungen nicht fischen.		
21.11.1998 11:00		„Thor“ und „Bottsand“ gehen vor Anker, sie können aufgrund der ungünstigen Wetterbedingungen nicht arbeiten.		
21.11.1998 12:50		„Knechtsand“ meldet Totalausfall einer Maschine und muss in die Werft.		
21.11.1998 14:40		„Oland“ befindet sich in der Nähe der „Pallas“. Der Ölschlengel um die „Pallas“ liegt an Stb.-Seite an mehreren Stellen an Deck der „Pallas“.		
21.11.1998 15:00		„Oland“ läuft nach Dagebüll, um die Industrienähmaschine für die Reparatur des Ölschlengels durch die „Norderhever“ zu holen, die sie dann 18:00 Uhr übergibt.		
21.11.1998 20:00		„Oland“ macht im Wyker Hafen fest.		
Sonntag, den 22.11.1998				
22.11.1998 06:00-07:50	„Oland“ ist um 07:50 Uhr in der Nähe der „Pallas“. Der Ölschlengel ist an der Stb.-Seite gerissen.	„Oland“ läuft zur „Pallas“. „MPOSS“, „Thor“ und „Bottsand“ melden sich einsatzklar. Sie bleiben zunächst auf stand-by. „Hooge“ unternimmt		

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
		Kontrollfahrten zwischen Föhr und Amrum. „Norderhever“ repariert den defekten Schlengel (07:00 Uhr).		
22.11.1998 08:00			Die ELG fragt über „Neuwerk“ nach Einsatzort und Position der „Bottsand“. Dieser wird durch den OSC bekannt gegeben.	OSC ruft beim MUNF an und gibt einen ausführlichen Lagebericht durch.
22.11.1998 08:20	Das Ölsuchflugzeug Do meldet eine leichte Ölfahne im Umfeld der „Pallas“ sowie den gerissenen Ölschlengel.	„Oland“ versucht, mit der „Pallas“ und der „Barbara“ Funkkontakt aufzunehmen. Es kann ein solcher jedoch nicht hergestellt werden.		
22.11.1998 08:30				Der OSC informiert ZMK ausführlich über den Sachstand.
22.11.1998 09:00		„Knechtsand“ wird voraussichtlich am 23.11.1998 in die Husumer Werft einlaufen.		
22.11.1998 09:45		„Thor“ läuft nach Hörnum zur Durchführung von Schiffsarbeiten.		
22.11.1998 10:15				Der OSC informiert das MUNF über die Lage und bittet um die Sondergenehmigung für die Überfahrt der „Knechtsand“ in den Husumer Hafen, da diese ölverschmiert sei. Außerdem fragt er nach, ob

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
				auch die ALR-Schiffe eine Genehmigung brauchten, um in den Husumer Hafen einzulaufen.
22.11.1998 11:10		„Knechtsand“ erhält die Genehmigung vom Nationalparkamt, vom Amt für ländliche Räume Husum und vom StUA Schleswig in den Husumer Hafen zu laufen.		
22.11.1998 11:15		„Norderhever“ meldet, dass der Schlenkel genäht und das Schiff wieder einsatzbereit sei.		
22.11.1998 16:20		„Thor“ läuft in den Hörnumer Hafen ein.		
22.11.1998 16:30				Der OSC gibt an das MUNF durch, dass die „Pallas“ nach Stb. abkippt und im Bugbereich tiefer eingesandet sei.
22.11.1998 17:50				Kesting teilt dem OSC mit, dass die „Kiel“ am 23.11. den Ölschlenkel aufnehmen solle.
22.11.1998 18:15-19:00		„Oland“ läuft nach Wyk und führt Gespräche mit der Besatzung der „Knechtsand“ über den weiteren Einsatz.		

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
Montag, den 23.11.1998				
23.11.1998 06:00-08:40		„Oland“ läuft zur „Pallas“. „Hooge“, „MPOSS“, „Bottsand“ melden einsatzklar. Um 07:30 Uhr ist „Oland“ bei der „Pallas“. Um 08:40 Uhr laufen „MPOSS“ und „Norderhever“ in Richtung „Pallas“, wo aber zurzeit kein Ölfischen erforderlich ist.		
23.11.1998 08:55	MK gibt die Position eines von dem Ölsuchflieger gesichteten Ölfilms durch: Beginn: 54°32,0'N 08°11,7'E Ende: 54°32,5'N 08°16,8'E	„Thor“ wird auf die durchgegebene Position beordert.		
23.11.1998 09:30-09:35	Das StUA, Dr. Oelerich, teilt dem OSC mit, dass am Strand von Föhr Öl gefunden wurde.	„Norderhever“ wird in die Norderaue beordert, um nach Öl Ausschau zu halten.		
23.11.1998 10:15		„Knechtsand“ ist auf dem Weg in die Husumer Werft.		
23.11.1998 10:25			Mitarbeiter der ELG sind zusammen mit Chemikern auf der „Westerharde“ in Richtung „Pallas“ unterwegs. Es soll eine Begutachtung der Schäden und das weitere Vorgehen geklärt werden.	

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
23.11.1998 10:30			Insbesondere die Schadstoffe/Abfälle aus Luke 5 sollen schnell entnommen und vom Schadensort entfernt werden. Daher bittet die ELG die zuständigen Stellen, möglichst sofort die Arbeit aufzunehmen.	
23.11.1998 10:40			Die ELG beschließt, die Firma Ey, Buxtehude, zu beauftragen, auch parallel zu dem Vorhaben, Schuten aus Fredericia/Dänemark kommen zu lassen, zu untersuchen, ob Schuten evtl. in Hamburg zur Verfügung stehen, die insbesondere die Schadstoffe aus Luke 5 aufnehmen können. Es soll auch geprüft werden, ob/unter welchen Bedingungen diese (Bagger-)Schuten vor Ort bewegt/gehalten werden können.	
23.11.1998 10:45		„Kiel“ meldet dem OSC, dass es die Order hat, den Ölschlengel aufzunehmen. „Oland“ wird Hilfestellung leisten, „Bottsand“ in die Nähe der „Pallas“ beordert, um evtl. Ölreste, die von dem Schlengel ab gespült werden, aufzuneh-		

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
		nehmen.		
23.11.1998 10:55			Die ELG beschließt, die Einsatzmöglichkeiten des Separations-Containers SEPCON von der SLM für das von der „Barbara“ aufgenommene Öl/Wassergemisch prüfen zu lassen, damit Wasseranteile ggf. eingeleitet werden können.	
23.11.1998 11:06	Von Luke 1 muss das power-pack der Fa. Wijsmuller entfernt werden, da die Luke 1 zur Besichtigung schnellstmöglich geöffnet werden muss (verbliebene Rauchentwicklung) und das Gerät bei stärkerem Seegang gefährdet ist und auch selbst eine Gefahr darstellt.		Die ELG beschließt, in dieser dringlichen Situation, den Transport wieder per Hubschrauber der Bundeswehr auf die Hubinsel durchführen zu lassen, sofern dies nicht über den Einsatz der „Rep-sold“ (Tonnenleger) gelinge. Dies sei erforderlich, weil der Kran der „Barbara“ das power-pack (3 t) von Luke 1 (zu großer Abstand) nicht aufnehmen könne. (Die Hubinsel sowie das power-pack konnten aber auch nicht anders stationiert werden.)	
23.11.1998 12:15		Kein Funkkontakt zur „Thor“ herstellbar.		Der OSC teilt Kesting mit, dass „Kiel“ zusammen mit „Oland“ und „Bottsand“ die Ölsperre aufnehmen werde.

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
23.11.1998 13:15			Die ELG erörtert die Stabilisierung der Hubinsel „Barbara“ hinsichtlich der Bewegung des sandigen Untergrundes auch durch Auskolkungen unter/neben dem Havaristen. Es erscheine als wahrscheinlich beste/sicherste Lösung, die Hubinsel nach hinten zu versetzen. Diesem Vorhaben der Fa. Wijsmuller werde aus Sicherheitsgründen zugestimmt. Es müsse aber dann geprüft werden, wie die Ölleichterung weiterhin bewerkstelligt werden könne, bzw. eine Unterbrechung derselben zu minimieren sei. Es wird beschlossen, trotzdem auch die Verfügbarkeit einer Rohrverstrebung zu prüfen sowie die Verpflichtung zur Kostentragung für diese. Zwischenzeitlich sei ermittelt worden, dass geeignete Pfähle zumindest erst in 4 - 6 Wochen verfügbar seien, sodass diese Option ausscheide, ebenfalls die Einspülung der Pfähle der Hubinsel.	
23.11.1998 13:30	Situation der „Pallas“: Im Bereich der Luke 4a/Steuer		Angesichts der Lage der „Pallas“ beschließt die ELG,	

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
	<p>erbord am Lukencumming hat sich ein Riss gezeigt, das Achterschiff zeigt eine Neigung von 1-2 Grad, das Vorderschiff jedoch eine Neigung von 2-3 Grad nach Steuerbord.</p> <p>Hieraus könnte sich während folgender Schlechtwetterperioden insbesondere aufgrund des Wellenganges die bedenkliche Situation ergeben, dass der Havarist in 3 Teile bricht.</p>		<p>den Krisenstab aufzufordern, die Einsatzbereitschaft der vor Ort befindlichen Ölfangschiffe („Mellum“, „Bottsand“, „Norderhever“, „Thor“ und „Knechtsand“) aufrechtzuerhalten, um weiterhin Auffangkapazitäten bereitzustellen, die Fa. Wijsmuller aufzufordern, vorrangig Öl aus dem Bereich 4a abzupumpen, die Verholung des powerpacks von Luke 1 zu betreiben.</p>	
23.11.1998 13:45			<p>Die ELG beschließt, den Krisenstab noch einmal (vergl. früherer ELG-Beschluss vom 20.11.1998) darauf hinzuweisen, dass die Entfernung der Ölsperre dringlich betrieben werden müsse, da von dieser nicht nur Behinderungen, ggf. Gefährdungen ausgingen, sondern durch diese bei höherem Wellengang auch nicht unerhebliche Ölverunreinigungen des Decks der „Pallas“ hervorgerufen würden.</p> <p>Hinsichtlich dieser Verunreinigung beschließt die ELG, die Fa. Wijsmuller aufzufordern, umgehend eine Reinigung mit</p>	

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
			Dampf und Adsorptionsmitteln, vorzunehmen, um auszuschließen, dass das Öl durch Wellengang abgespült werde und Beeinträchtigungen der Arbeitssicherheit (Rutschgefahr) fortbestehen würden. Im Übrigen wird an der technischen Option des Anbringens eines „caisson“ (erstellt durch Fa. Empting, Cuxhaven) trotz leichter Verzögerung des Baues festgehalten.	
23.11.1998 14:00	„Kiel“ macht an der „Pallas“ fest.		Die ELG beschließt, die aktuelle Wetterprognose für diese Woche einzuholen und auf deren Basis und im Hinblick auf das vorgenannte Szenario - Auseinanderbrechen der „Pallas“ - einen Beschluss herbeizuführen, dass die ELG-Vertreter die ganze Woche für Sitzungen in Cuxhaven verfügbar blieben.	
23.11.1998 14:15	In der „Pallas“ werden Öl-Wasser-Holzkohlegemische in mehreren Laderäumen festgestellt. In den Maschinenräumen wird wenig Öl gefunden. Weiterhin wird festgestellt, dass der Wasserstand in den Ballasttanks sich mit			

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
	der offenen Nordsee ausspiegele. Die „Pallas“ hat sich seit der letzten Woche um ca. 1 m gesetzt.			
23.11.1998 14:25		„Helgoland“ meldet sich ab. Es ist noch immer kein Kontakt zur „Thor“ herstellbar.		
23.11.1998 15:00			Die ELG teilt dem OSC mit, dass geplant sei, zwischen der „Barbara“ und der „Pallas“ Rohre zum Schutz der „Barbara“ einzubringen. Der OSC wird befragt, welches Verfahren zum Einbringen der Rohre vorzugswürdig sei. Der OSC stellt klar, dass das Einspülen der Rohre keine Möglichkeit darstelle, zumal sich dabei große Kolke um die Rohre einstellen, die die Stabilität der „Pallas“ beeinträchtigen könnten. Auch ein Einrammen wird von ihm nicht für sinnvoll gehalten. Vorschlag: Einvibrieren der Rohre.	
23.11.1998 16:00		„Oland“ und „Kiel“ versuchen, die Ölsperre von der „Pallas“ freizuschleppen. Tonnenleger „Repsold“ macht an der „Pallas“ fest und über-		

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
		gibt Geräte und Material.		
23.11.1998 16:30		„Oland“ hat zwei Mal versucht, das freie Ende der Ölsperre aufzunehmen und freizuschleppen. Diese Versuche sind misslungen, da sich die Kette der Ölsperre vermutlich unter das Ruderblatt gelegt und sich damit verhakt hat. „Kiel“ nimmt die freiliegenden Ölsperren an Bord.	Die ELG beschließt, nicht nur die Skimmer vor Ort einzusetzen, sondern weitere Skimmer zum Schadensort zu transportieren. Über die Eignung hinsichtlich der aufzunehmenden Stoffe soll die SLM entscheiden. Der Transport wird mit dem Gerät „Casing“ von Fa. Empting erfolgen.	
23.11.1998 16:35			Vom Tonnenleger „Repsold“ kann das Aggregat der Fa. Wijismuller über Luke 1 nicht abgeborgen werden. Wegen der beschriebenen Dringlichkeit beschließt die ELG nunmehr, doch den Einsatz des Bundeswehr-Helikopters zu beauftragen.	
23.11.1998 16:38			Die ELG beschließt, Fa. Möller zu beauftragen, mit der Fa. Christiansen Kontakt aufzunehmen: Er soll die Verfügbarkeit der Kümos „Kaptabe“ und „Nordland I“ für die Leichterungsarbeiten aus den Ladeluken klären.	
23.11.1998		„Thor“ meldet sich. Sie liegt im Hörnummer Hafen und ist für		

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
17:00		morgen wieder einsatzbereit.		
23.11.1998 18:00-20:00		„Oland“ läuft in den Amrumer Hafen ein. Dort wird die Einsatzleitung an Wichmann übergeben, dieser ist jetzt mit der „Oland“ On-Scene-Commander. Um 20:00 Uhr macht die „Oland“ in Wyk fest.		
Dienstag, den 24.11.1998				
24.11.1998 11:12			Die ELG entlässt die bisher in Bereitschaft stehende „Mellum“ (wegen schlechter Sicht und keines Bedarfs - kein Öl -) aus ihrer Einsatzstationierung vor Ort. „Mellum“ wird auf Stand-by-Position bei Helgoland stationiert (Anfahrt 3 Stunden). Ab 25.11.1998 ist „Neuwerk“ in Bereitschaft. „Bottsand“ wird zum 27.11.1998 durch „Eversand“ ersetzt.	
24.11.1998 11:35			Die ELG beschließt, die Separationsanlage SEPCON in Hoya in Bereitschaft halten zu lassen, zumindest nicht für die Winterzeit abzurüsten. Um eine Separation von	

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
			<p>Öl/Wasserphasen hinsichtlich „Barbara“ und Luke 5 der „Pallas“ ‚paketweise‘ mit höherem Durchsatz durchführen zu können, beschließt die ELG den Einsatz von „Kiel“ und „Bottsand“. Zugehörige Einsatzbedingungen (HW-Phasen, Pumpleistungen) sollen von SLM und SBM vorgestellt werden.</p>	
<p>24.11.1998 13:20</p>			<p>Die ELG beschließt, dass innerhalb des Nothilfe-Einsatzes des Bundeswehrehubschraubers auch ein SAR-Hubschrauber zum Absetzen von 3 Personen auf der Hubinsel einzusetzen ist. Ziel ist die schon früher beschlossene dringliche Abbergrung des power-packs, zunächst die Anbringung des Ladegeschirrs dafür.</p>	
<p>24.11.1998 13:25</p>			<p>Die ELG beschließt, den Hubschrauberflug am 25.11.1998 auszusetzen (da kein weiterer Ölaustritt, daher Schiffseweisung nicht relevant, und schlechte Sicht). Ein Übersetzen soll mit „Westerharde“ stattfinden.</p>	

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
24.11.1998 15:00			Die ELG beschließt, die Fa. Ey zusätzlich damit zu beauftragen, im Hamburger Raum vorrangig zu ermitteln, ob Krane/Greifer auf schwimmendem Gerät verfügbar sind, die das ölverunreinigte Holz aus Laderaum 5 bergen könnten (Ausleger 18 m, Tragfähigkeit 3 - 4 t).	
24.11.1998 15:10			Die ELG beschließt - nach Ablehnung durch die Fa. Wijsmuller, die Beauftragung der Sicherungsmaßnahmen für die Hubinsel vorzunehmen - diese zumindest zur Stellungnahme aufzufordern, wie dringlich sie eine Sicherung sieht und welchen technischen Optionen sie zustimmen könnte. Nach Rücksprache mit Meyer/WSD Kiel erklärt die ELG, dass eine Beauftragung durch die ELG im Namen der Fa. Wijsmuller vorzuziehen sei. Spätere Auseinandersetzungen über die Verpflichtung zur Beauftragung dieser Maßnahme zwischen der ELG und der Fa. Wijsmuller würden sich sonst schwieriger gestalten.	

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
			ten, müssten bei technisch bestätigter Dringlichkeit jedoch einkalkuliert werden.	
24.11.1998 17:30			<p>Nach Rücksprache mit Möller beschließt die ELG, den Auftrag zum Setzen der Sicherungspfeiler an die Fa. Holst zu vergeben.</p> <p>Die für die schriftlichen Auftragsvergabe erforderliche Zustimmung der Fa. Wijsmuller zur vorgelegten Konzeption, wird schriftlich bei der Fa. Wijsmuller angefordert. Dies geschieht unter ausdrücklichem Hinweis auf den Aspekt der Kostenminderung, da die Maßnahme der vertragskonformen und verzögerungsfreien Abwicklung des Auftrages dient.</p> <p>Nach Rücksprache mit Meyer/WSD Kiel vertritt die ELG die Auffassung, dass die Kosten für die Maßnahme von Fa. Wijsmuller zu tragen sind. Zunächst soll diese nach Aufforderung durch die ELG prüfen, ob sie selbst den Auftrag an die Fa. Holst vergeben wird.</p>	

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
Mittwoch, den 25.11.1998				
25.11.1998			<p>Die ELG hält es für sinnvoll, die eingesetzten Schiffe in nahe gelegene Häfen zur Versorgung zu schicken, mit Ausnahme der „Knechtsand“ als Stand-by-Schiff vor Ort. Es sei weiterhin erforderlich, im Hinblick auf eine mögliche Verschlechterung der Wetterlage, dass die Ölaufnahmeschiffe nach Versorgung im Einsatzbereich gehalten werden.</p> <p>Hinsichtlich „Bottsand“ und „Kiel“ werde in nächster Zeit auch ein Einsatz als Separationsschiff für eine belastete Wasserphase ins Auge gefasst.</p>	
25.11.1998 10:15			<p>Nach Erörterung des an diesem Tage eingetroffenen Schreibens der Fa. Wijsmuller hinsichtlich der Sicherung der „Barbara“ stellt die ELG fest, dass Fa. Wijsmuller noch einmal - wie es auch der Vertrag (§ 14) festschreibt - darauf hinzuweisen sei, dass die Sicherung der Hubinsel voll in der Verantwortlichkeit der be-</p>	

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
			<p>treibenden Fa. Wijsmuller liege, die Sicherung der „Barbara“ über Festlegung des Havaristen durch Pfähle auch wesentlich dafür erforderlich sei, das Risiko des Zerbrechens und Abrutschens des Havaristen zu minimieren und es deshalb auch ohne Aussicht sei, die Kosten für diese Maßnahme von der Fa. Wijsmuller zu verlangen (zumal diese anscheinend auch die Option (taktisch) betreibe, ggf. keine zusätzliche Sicherung vornehmen zu lassen).</p>	
<p>25.11.1998 10:30</p>			<p>Die ELG sieht nach wie vor das Einsatzfenster für die „Marcus“ in den Aufgaben „Dampf geben“ und „Leichterung“ von Öl/Wassergemisch, soweit Wellengang und Wetter das zulassen. Dabei sei Ersteres abhängig vom Einsatzbedarf (für Fa. Wijsmuller, ggf. auch für die Arbeit in den Laderäumen später), das Zweite auch eine Kostenfrage und abhängig von den möglichen Entsorgungswegen. Im Übrigen sei der Einsatz der Eckelmann-Schuten und Ent-</p>	

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
			sorgung bei der Fa. HOG (wegen der Möglichkeiten, auch salzhaltige, ggf. treibselhaltige Gemische zu verarbeiten) zu erörtern.	
25.11.1998 10:45			Die ELG beschließt die SLM zu bitten, die vorsorgliche Überführung weiterer Skimmer zur Schadensstelle zu veranlassen.	
25.11.1998 11:00			Angesichts der sich verschlechternden Wetterlage beschließt die ELG, dass der Krisenstab darauf hingewiesen werden solle, dass die bisher eingesetzten Ölweherschiffe in Bereitschaft vor Ort zu halten seien, um evtl. Ölaustritten begegnen zu können.	
25.11.1998 11:05			Für verschiedene juristische Stellungnahmen (Sicherung der Hubinsel, Vergabe kleiner Aufträge) sei die Beratung über die WDS Nord erforderlich. Die ELG beschließt, bei der WSD Nord um Beauftragung eines Beraters zu bitten.	
25.11.1998			Nach Rücksprache mit Fa.	

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
11:30			Meyer und der WSD Nord beschließt die ELG, die Fa. Wijsmuller anzuschreiben zu den folgenden Punkten: - Verantwortlichkeit für die Sicherung der Hubinsel, - dringende vertragsmäßige Erstellung (bis 25.11.1998, - abends eine Leichterung der Laderäume.	
25.11.1998 14:25			Bei der ELG geht die Meldung über Probleme bei der Übergabe der „casing“-Teile durch das Landungsboot „Sardine“ ein, weil hohe Schwell- und Kreuzsee um die „Pallas“ herum angetroffen wurden. Die ELG beschließt, dass es unbedingt erforderlich sei, die „casing“-Teile (2 x 1,5 t schwer) zumindest zunächst an Bord der Hubinsel zu schaffen. Dies solle möglichst bald bei geeigneten See- gangbedingungen erfolgen.	
25.11.1998 16:30			Die ELG beschließt, die Überfliegung mit Hubschrauber auch am 26.11.1998 aussetzen, da die Sicht sehr schlecht sei und auch kein weiteres Öl austrete.	

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
Donnerstag, den 26.11.1998				
26.11.1998 10:20			<p>Die ELG beschließt anlässlich mehrerer Anfragen (SH, Medien) ein gesondertes Dokument unter täglicher Fortschreibung zu erstellen, aus dem folgende Daten hervorgehen:</p> <p>Tägliche Fördermengen an: Schweröl, Öl/Wassergemisch (Ölgehaltschätzung), Dieselöl, Peilungsergebnisse an den Tanks der „Barbara“: Schweröl, Schweröl aus Öl/Wassergemisch, in Luke 5 eingegebene Wassermenge, um den Gesamtumschlag besser verstehen und darlegen zu können.</p> <p>Dazu seien zur Erklärung beizufügen:</p> <p>Gründe für ggf. geringen Anstieg der Fördermengen (Probleme wie Absaug-Spezialarbeit, Tauchereinsätze, Anflansungen, unerwartetes Wasser in den Tanks), technische Besonderheiten (besondere Befunde an den „Pallas“-Tanks, Separationsvorgänge, Dampf/Pumpen-</p>	

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
			probleme).	
26.11.1998 11:55			<p>Die ELG beschließt, zur Beantwortung des Antrages des Krisenstabes Schleswig-Holstein, ein Szenario für den Fall zu entwickeln, dass es zu einem Bruch des Havaristen „Pallas“ bei erwartetem schweren Seegang komme.</p> <p>Die SBM wird beauftragt, zusätzlich zu den Driftberechnungen darzulegen, welche Schätzmengen an Öl und anderen Stoffen austreten könnten und wie der Erfahrung nach dann Maßnahmen an weichen Stellen an Land und auf See erforderlich werden könnten (Aufnahme von Ölstreifen an Land, deren Breite und Konsistenz etc).</p>	
26.11.1998 12:00			Die ELG nimmt zur Kenntnis, dass auf der „Renate“ neben den Röhren für die Absicherung des Komplexes „Barbara‘-,Pallas“ Schlauchpumpen deshalb nicht mitgenommen wurden, weil angesichts baldiger Verschlechterung der Wetterlage hoher Eilbedarf	

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
			bestand, die Röhren zum Schadensort zu bringen.	
26.11.1998 13:00			Die ELG beschließt, die vorliegenden Angebote zur Bergung des ölkontaminierten Holzes schnellstens ergänzen zu lassen und dann über die Bereiche Greifer-/Schuteneinsatz für die Abbergung aus den Ladeluken, Entsorgung der Öle/Öl-Wassergemische, Entsorgung des kontaminierten Holzes, anhand der Angebote baldmöglichst zu entscheiden. Dies sei erforderlich, weil die Bodentanks der „Pallas“ offenbar nicht über die Wing-Tanks erreicht werden könnten, sondern dass durch die Böden der Ladeluken (nach Ausräumen) zu gehen sei.	
26.11.1998 14:30			Die ELG entscheidet, dass nach wie vor zurzeit die Priorität in der Abbergung der Luke 5 zu sehen sei, wegen ihres sehr hohen eingebrochenen Ölanteils. Auch die Zerkleinerung des Holzes, wie in einem Angebot vorgestellt, stelle keine evtl. falsche Vorentscheidung im Hinblick auf	

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
			die Entsorgung (mit Kostenkonsequenzen) dar.	
Freitag, den 27.11.1998				
27.11.1998 12:00			<p>Die ELG betrachtet weiterhin die Bergung v.a. der ölkontaminierten Laderäume als Priorität, da offenbar die Ölbergung vermutlich durch die Böden der Laderäume aus den Bodentanks darunter erfolgen müsse.</p> <p>Es wird die Tatsache erörtert, dass mehrere verbundene Bereiche in den Wing-Zonen etc. Wassereinbruch zeigten. Dadurch sei zwar nach bisherigem Stand der Untersuchungen noch nicht ausgeschlossen, dass sich größere Mengen Öl in einer größeren Tasche gesammelt hätten - und auch die unter den Unterzügen gefangenen Mengen an Schweröl könnten gut über 100 m³ betragen, aber es müsse die Möglichkeit beizeiten beachtet werden, dass vermutlich von Anfang an weniger Öl vorhanden gewesen sei oder auch Ölanteile ver-</p>	

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
			<p>brannten.</p> <p>Die ELG sieht die Notwendigkeit, auf dem Wrack alle Zonen zu beproben, in denen größere Ölmengen angesammelt sein könnten - der gesamte Befund modifiziere möglicherweise die detaillierte Arbeitsplanung der Fa. Wijsmuller. Es wird beschlossen, die Fa. Möller zur Berücksichtigung dieser Vorstellung aufzufordern.</p>	
<p>27.11.1998 13:30</p>			<p>Die ELG sieht weiterhin als sinnvoll an, Öl und Öl-Wassergemisch aus der Hubinsel „Barbara“ portionsweise zu leichtern. Aus Gründen höherer Sicherheit bei stärkerem Seegang und unter dem Kostenaspekt beschließt die ELG, die „Thor“ einzusetzen. Es sei noch zu klären, ob eine Übergabe an die Anlage EMP-TING/Cuxhaven oder über die „Marcus“ an die HOG/Hamburg erfolgen soll.</p> <p>Dafür seien Kosten und Einsatzaspekte zu betrachten (s.u.). Der Vertreter Hamburgs werde um Klärung der Kosten</p>	

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
			und der Verfügbarkeit gebeten. Es wird auch Abklärung mit dem Kreis NF (Abfallstelle) erfolgen.	
27.11.1998 14:00			<p>Nach längerer technischer Erörterung der vorgeschlagenen Optionen zur Leichterung der Ladeluken beschließt die ELG, nach Rücksprache mit dem Vertreter der WSD Kiel, Fa. Wijsmuller zu beauftragen, da mit der betreffenden Methode zunächst alle, aufgrund ihres ölvermengten Inhalts kritischen Laderäume, entleert werden könnten. Im Übrigen wird der Baggereinsatz auf der thermisch-geschädigten „Pallas“ für technisch riskant gehalten. Alternativ müsse die Hubinsel umgesetzt werden.</p> <p>Weitere Angebote fielen v.a. aus Kostengründen zurück, zudem wird der Einsatz der Fa. Wijsmuller innerhalb der Gesamtkonzeption für vorteilhaft erachtet.</p> <p>Für die Leichterung aus dem mit der Option der Fa. Wijsmuller nicht erfassbaren Luken 4 - 1 komme evtl. auch die</p>	

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
			„Steinbutt“ in Betracht.	
27.11.1998 14:45			Die vorliegenden Angebote für den Transport des Holzes v.a. aus Luke 5 werden ebenfalls umfassend diskutiert. Der Einsatz der kleineren Einheiten wird für flexibler und billiger eingeschätzt, auch weil der geschwindigkeitsbestimmende Schritt die Zerkleinerung des Holzes an Land (für die Entsorgung) sein dürfe. Dabei seien große Einheiten nachteilig, wenn auch weniger wetteranfällig.	
27.11.1998 15:40			Hinsichtlich der Entsorgung des ölkontaminierten sowie evtl. unbelasteten Holzes beschließt die ELG, die Fa. TBA zu beauftragen bzw. diese Vorstellung als Empfehlung den zuständigen Dienststellen beim MUNF vorzustellen. Für den Fall, dass sich aufgrund des analysierten Chlor-/Salzwassergehaltes oder des zu geringen Brennwertes (wegen der Nässe) doch Probleme bei der thermischen Verwertung ergeben sollten,	

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
			wird die Fa. TBA/H. Bergmann beauftragt, alternative besonders schnell gangbare Entsorgungswege aufzuzeigen, ggf. zu betreiben.	
27.11.1998 15:45			Die ELG beschließt, dass die Fa. Christiansen den Umschlag des Holzes in Dagebüll vornehmen soll. Der Auftrag soll dabei auch Aspekte des Umweltschutzes fordern, wie z.B. die Beachtung von Sicherung des Bodens/Wassers vor Ölverunreinigungen.	
27.11.1998 16:10			Die ELG beschließt, zur Sicherung der Bordwand der „Pallas“ für anlegende Schiffe, die Geräte heranbringen oder die Ladeluken leichtern, 4 Fender vom Bauhof bzw. von der Kapitän-Alexander-Str. in Cuxhaven aus dem Besitz des Bundes einzusetzen.	
Montag, der 30.11.1998				
30.11.1998 13:45			Die ELG beschließt in Ausführung früherer ELG-Beschlüsse, dass sofort ein schriftlicher Auftrag an die Fa. TBA (Itzehoe) gegeben wird hinsichtlich der	

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
			<p>Entsorgung des verölten Holzes und des feststoffdurchsetzten Öles (v.a. aus Luke 5), ggf. weiterer Laderauminhalte; die Firma hat dabei Entwicklung, Beratung, Beauftragungsabwicklung des Entsorgungsplanes in Absprache mit der ELG und MUNF sowie mit der Wasserbehörde (Gewässer- und Bodenschutz bei der Abfallvorbereitung) vor Ort zu leisten und über die Entscheidung hinsichtlich der Entsorgungsalternativen schriftlich zu berichten, davon der KriSta sofort informiert wird, zur Weiterleitung an die Dienststelle „Abfallentsorgungsüberwachung“ beim MUNF-SH, mit dem Ziel, die weitere Absprache mit der Fa. TBA vorzunehmen, damit die Transporte zur jeweiligen Entsorgungslage reibungslos verlaufen, Fa. Christiansen sofort mit der Aufnahme des Abfalls aus den Laderäumen mittels Schiffen/Leichtern und Transport nach Dagebüll zu beauftragen ist. Dabei ist eine Abstimmung mit der Fa. Wijsmuller (Grei-</p>	

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
			fer-Betrieb) zu verlangen. Fa. Christiansen soll auch die Metallteile (s. Beschluss vom 29.11.1998, 16:45 Uhr) von der „Pallas“ übernehmen (mit der „Renate“).	
30.11.1998 16:00			Die ELG beschließt, am Mittwoch, 02.12.1998, an Bord der Hubinsel „Barbara“ eine Besprechung zwischen ELG-Vertretern, Mitarbeitern der Fa. Wijsmuller und der Fa. Möller sowie Kesting/KriSta SH mit dem Ziel durchzuführen, die weiteren Arbeitsbereiche zu bezeichnen und dabei auch den Eilbedarf deutlich zu machen.	
30.11.1998 16:30			Von Fa. Wijsmuller werden verschiedene Abfallstoffe in Containern gesammelt. Drei Container stünden zur Aufnahme auf der Hubinsel „Barbara“, zwei weitere seien bereits zum Lagerplatz des ALR Husum in Dagebüll verbracht worden. Die ELG beschließt, das ALR Schleswig (Dr. Oelerich) zu bitten, die evtl. mögliche Sortierung und die Entsorgung dieser Abfälle zu veranlassen (gemäß Fax vom	

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
			<p>30.11.1998).</p> <p>Der ELG-Beauftragte aus SH wird gebeten, die Fa. Wijsmuller aufzufordern, eine im Arbeitsablauf vermeidbare Vermischung insbesondere der Sonderabfälle zur Minimierung der Kosten vorzunehmen.</p>	
<p>30.11.1998 17:20</p>			<p>Die ELG beschließt, dass in dem Fall, dass das Wetter und der Seegang es zulassen, die „Thor“ am 02.12.1998 oder spätestens am 03.12.1998 eine Leichterung der Hubinsel „Barbara“ vornehmen solle.</p> <p>Hinsichtlich der Entsorgung bei der Fa. HOG wird nochmals festgestellt, dass die Zusammensetzungen der zu entsorgenden Flüssigkeiten (z.B. bezgl. des Seewassergehalts) - und damit die Entsorgungskosten - noch nicht sicher zuzuordnen seien. Die Wahrscheinlichkeit sei allerdings groß, dass ein Gemisch vorliege, dessen Abnahme durch die Fa. HOG am preisgünstigsten sei.</p>	

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
30.11.1998 18:20			<p>Die ELG erörtert den Umfang des Einsatzes und der Standby-Zeiten der Ölfundbekämpfungsschiffe ausführlich. Hintergrund ist die Tatsache, dass es seit mehreren Tagen zu nur noch sehr geringfügigen Ölaustritten aus dem Havaristen „Pallas“ komme und die Kosten zu reduzieren seien.</p> <p>Die ELG hat im Ergebnis beschlossen, dass</p> <ul style="list-style-type: none"> - die Einsatzmöglichkeiten der „Bottsand“ etwa zur Leichterung des Restwassers aus Luke 5 der „Pallas“ bei Hochwasser am 02.12.1998 vorab überprüft werden sollten. Dazu solle auch der Peilplan übergeben werden; anschließend soll das Schiff nach Wilhelmshaven verlegt werden, wo auch die Mannschaft (z.T. über Austausch mit der Mannschaft der „Eversand“) endlich etwas Erholung finden könne. Ein womöglich seeseitig notwendiger Einsatz des Schiffes könne aller Erfahrung nach auch so noch in etwa 11 Stunden erfolgen, 	

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
			<ul style="list-style-type: none"> - die SLM hinsichtlich der „MPOSS“ und der „Knecht-sand“ (bei der bereedernden Fa. T und S) klären solle, ob eine Reduzierung der Kosten durch Umwandlung des Stand-by-Status in eine Wachbereitschaft möglich ist, bei der beide Schiffe in der Nähe des Einsatzgebietes gehalten werden, aber nur noch eine Wache für beide Schiffe besteht und im Einsatzfall Personal per PKW nachgeführt wird, - die „Thor“ in Einsatzbereitschaft bleibt, - hinsichtlich der „Norderhe-ver“ das ALR gebeten wird zu prüfen, ob das Schiff aufgerüstet in Husum liegen bleiben kann (Nutzung für Transporte zur „Pallas“), - die „Kiel“ aus Sicht der ELG aus dem Einsatz entlassen werden kann. <p>Diese Entscheidungen sollten mit dem KriSta Schleswig-Holstein abgestimmt werden.</p>	
30.11.1998 19:00			Nach Empfang des Fax der Fa. TBA über die Möglichkeiten der sehr kostspieligen	

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
			<p>Entsorgung des womöglich nicht zur thermischen Verwertung zugelassenen Abfalls (veröltes Holz mit Seewasseranteilen) beschließt die ELG: Es wird dem Vorhaben der TBA zugestimmt, das Labor Dr. Wirts mit der Brennwertbestimmung zu beauftragen. Sollte der Brennwert genügend hoch sein, um eine thermische Verwertung zuzulassen, wird Fa. TBA beauftragt, den kostengünstigsten Entsorgungsweg (incl. Verwertung in der Anlage „Schwarze Pumpe“) ausfindig zu machen und der ELG zu nennen. Die Abfallbehörde in SH ist dann im Interesse der Minimierung der Kosten für die Partnergemeinschaft der Bund-Ländervereinbarung (BLV) dringlich gebeten, der Entsorgung auf diesem Pfad zuzustimmen (keine Andienungsverpflichtung).</p> <p>Sollte der Brennwert für eine thermische Verwertung zu gering sein (was für unwahrscheinlich gehalten wird), so ist eine Beseitigung (ohne Vorbehandlung) unausweich-</p>	

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
			<p>lich. Es solle im politischen Rahmen alles versucht werden, z.B. die relativ günstige Beseitigung auf der Deponie Ihlenberg zu erreichen, da es nicht angehen könne, dass die Partnergemeinschaft aus „politischen“ (Auslastungs-) Gründen derart hohe Kosten für die Entsorgung des Abfalls aus SH zu tragen habe, wenn eine günstigere Beseitigung technisch/ökologisch zulässig sei.</p> <p>Im Übrigen habe die ELG nach der Besichtigung des Laderaums 5 am 20.11.1998 festgestellt, dass es erforderlich werden könne, die Abbergrung des öligen/schlammigen Abfalls durch Absorption und Verfestigung an z.B. Torfprodukten zu erleichtern, auch um dabei die Verschleppung der Ölkontamination wirksam durch Abbinden zu reduzieren. Für vorteilhaft ist erachtet worden, dass insbesondere Torf die thermische Verwertbarkeit unterstützen würde.</p> <p>Die ELG beschließt, die SLM</p>	

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
			zu bitten, die o.g. Vorstellungen der Fa. TBA sowie dem KriSta/der MUNF-abfallbehördlichen Dienststelle (Schröder) in geeigneter Weise zur Kenntnis zu geben. Diese sollten zudem um eine Stellungnahme gebeten werden zu dem vom Sachverständigen des P & I-Clubs geäußerten Vorschlag (insbesondere nach evtl. Zusatz von Torfprodukten), die öl- und holzhaltigen Abfälle nach mikrobieller (Vor-)Behandlung/Impfung zu kompostieren (Machbarkeit? Dauer? Kosten?).	
Dienstag, den 01.12.1998				
01.12.1998 08:00-10:00		„MPOSS“ läuft nach Wyk zum Bunkern, „Knechtsand“ und „Thor“ melden Einsatzbereitschaft in den jeweiligen Häfen. „Westerharde“ läuft ab Amrum in Richtung „Pallas“. „Kiel“ läuft nach Dagebüll, um die alte Ölsperre zu entladen.		
01.12.1998 10:30		„Knechtsand“ läuft zur „Pallas“ aus und nimmt leichten Ölfilm im Umfeld der „Pallas“ auf.		

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
01.12.1998 11:00		„Westerharde“ erreicht „Pallas“. Es wird ein leichter Ölfilm festgestellt. „Knechtsand“ versucht, diesen Ölfilm aufzunehmen. Die 6 Sicherungsröhre sowie der Senkkasten an der Bb.-Seite über dem Riss der „Pallas“ werden gesetzt.		
01.12.1998 11:10		Nach Aussage von Schnittker (Koordinator an Bord der „Barbara“) kann „Thor“ erst am Donnerstag von der „Barbara“ Öl übernehmen, da die Tanks der „Barbara“ erst aufgeheizt werden müssten. „Oland“ an „Pallas“, „Eilun“ an „Pallas“.		
01.12.1998 11:35		„Westerharde“ peilt den Kolk im Bugbereich der Stb.-Seite der „Pallas“.		
01.12.1998 12:15				Der OSC informiert das StUA über die vorliegende Situation. Es wird die Schiffsverfügbarkeit über die Weihnachtsfeiertage besprochen.
01.12.1998 13:25				Fa. Ahlmann informiert den OSC, dass weitere 6 Personen von Amrum zur „Pallas“ gebracht werden. Die ELG habe diesem Transport zuge-

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
				stimmt.
01.12.1998 13:35	Leichter Ölaustritt an Stb. feststellbar (das Öl tritt aus dem Knick aus).			
01.12.1998 13:45-13:50		„MPOSS“ läuft von Wyk nach Amrum und bleibt in Amrum auf stand-by. „Renate“ legt an der „Pallas“ an.		
01.12.1998 14:25		„Südfall“ ist im Bereich der „Pallas“ und soll Bodenproben nehmen. „Südfall“ wird voraussichtlich zwei Tage vor Ort bleiben.		
01.12.1998 14:45		Von „Renate“ werden Materialien, Generatoren und Tanks auf die „Pallas“ entladen sowie von der „Pallas“ Container übernommen.		
01.12.1998 16:00-18:00		„Hooge“ meldet sich. Sie werde gegen 18:00 Uhr in Amrum eintreffen. „Westerharde“ läuft zurück nach Amrum, wo sie 17:30 Uhr eintreffen wird. „MPOSS“ und „Knechtsand“ melden sich ab.		
Mittwoch, den 02.12.1998				
02.12.1998		„Norderhever“ und „MPOSS“		

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
07:15		melden sich einsatzklar im Amrumer Hafen. „Knechtsand“ meldet sich einsatzklar im Hafen Wyk. „Thor“ und „Bottsand“ melden sich einsatzklar im Hafen Hörnum bzw. im Hafen Helgoland.		
02.12.1998 08:30		„Südfall“ nimmt Proben im Bereich der „Pallas“.	Die ELG informiert den OSC über die Order der „Kiel“ nach Husum zu laufen.	
02.12.1998 09:15				Das MUNF berichtet dem OSC telefonisch, dass die „Kiel“ Genehmigung erhalten habe, nach Husum zu laufen. „Bottsand“ solle von Helgoland nach Wilhelmshaven laufen, „Knechtsand“ und „MPOSS“ sollen vor Ort auf stand-by bleiben, „Norderhever“ mit Stammbesetzung solle auf stand-by in Amrum bleiben, „Thor“ werde nach der geplanten Ölübernahme von der „Barbara“ nach Cuxhaven laufen, dort das aufgenommene Öl an „Marcus“ abgeben und dann wieder nach Hörnum zurückkehren.
02.12.1998 10:15		„Knechtsand“ fährt von Wyk zur „Pallas“.	Mitglieder der ELG sind mit Mitgliedern des MUNF, StUA und des WSA auf dem Weg	

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
			zur „Pallas“, um die Situation vor Ort zu begutachten.	
02.12.1998 13:15-15:50		„Thor“ geht vor dem „Neuen Loch“ vor Anker und wird am Folgetag gegen 10:00 Uhr an der „Pallas“ sein. „Sylt“ (Poli-zeiboot) befindet sich in der Nähe der „Pallas“ und zwei Leute steigen auf diese über. „Hooge“ hat die sich auf der „Pallas“ befindlichen Leute übernommen und läuft zurück nach Amrum, wo sie 15:20 Uhr anlegt. „Renate“ legt an der „Pallas“ an. „Thor“ ist auf Ankerposition. „Sardine“ läuft von Amrum nach Dagebüll. „Kiel“ meldet sich ab und fährt nach Husum.		
02.12.1998 15:55		„Kiel“ geht in die Husumer Werft.		Nach Rücksprache des OSC mit Wienholdt/ MUNF können „MPOSS“ und die „Knecht-sand“ morgen mit zur „Pallas“ laufen, um bei evtl. Pannen bei der Ölübergabe von der „Barbara“ an die „Thor“ zu helfen.
Donnerstag, den 03.12.1998				
03.12.1998 07:15-10:20		„Hooge“ läuft von Amrum in Richtung „Pallas“ und hat zwei		

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
		<p>Leute für die „Barbara“ an Bord. „MPOSS“ und „Knecht-sand“ laufen vom Amrumer bzw. Wyker Hafen aus in Richtung „Pallas“.</p> <p>„Hooge“ erreicht „Pallas“ um 08:30 Uhr und setzt zwei Leute über.</p> <p>„Thor“ hievt 09:15 Uhr ihren Anker und läuft zur „Pallas“.</p> <p>Dort legt sie sich 09:30 Uhr an die Stb.-Seite der „Pallas“, um Öl von der „Barbara“ übernehmen. Ab 10:20 Uhr übernimmt die „Thor“ Öl von der „Barbara“.</p>		
03.12.1998 10:45-12:00				<p>Dem StUA werden die neuesten Informationen durch den OSC durchgegeben. Dieser fragt zudem wegen eines Einsatzes des Leitschiffes über die Feiertage an. Darüber hinaus teilt das StUA mit, dass die „Renate“ erst gegen 13:15 Uhr an die „Pallas“ anlegen könne, da die „Thor“ bis zu dem Zeitpunkt noch Öl übernehmen müsse.</p> <p>Um 12:00 Uhr teilt das StUA den geplanten Einsatz der Leitschiffe mit: bis 06.12: „Hooge“</p>

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
				vom 07. bis 13.12: „Westerharde“ vom 14. bis 20.12.: „Oland“. Für die Feiertage ist noch keine Regelung getroffen.
03.12.1998 12:15		Kümo „Björn M“ läuft zur „Pallas“. „Hooge“ übergibt zwei Festmachleinen an „Thor“, da die eigenen Leinen der „Thor“ aufgrund des Seegangs an der „Pallas“ teilweise schon gerissen sind.		
03.12.1998 13:00-13:15		„Sardine“ legt an der „Pallas“ an und übergibt Material, legt danach ab und fährt in Richtung Amrum.		
03.12.1998 13:20	Leichter Ölfilm um die „Pallas“ feststellbar, vermutlich Hydrauliköl, welches nicht aufnehmbar ist.			
03.12.1998 14:30		Der OSC gibt an „Renate“ weiter, dass „Björn M“ in der Nacht zur „Pallas“ laufen werde. „Renate“ solle mit „Björn M“ Kontakt aufnehmen.		
03.12.1998 14:50-16:45		„Hooge“ hat Personen von der „Pallas“ übernommen, setzt die Leute von der Fa. Wijsmuller in Wittdün ab und läuft	Die Firmen Wijsmuller und Titan möchten eine Dokumentation über den aufwendigen Arbeitseinsatz erstellen.	

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
		danach um 16:45 Uhr in den Amrumer Hafen ein. Um 15:00 Uhr legt „Thor“ mit rd. 100 t Öl von der „Pallas“ ab.	Die ELG steht dem kritisch gegenüber, da eine derartige Dokumentation auch Bilder von dem außerordentlich hohen Verschmutzungsgrad des Wracks öffentlich macht.	
Freitag, den 04.12.1998				
04.12.1998 07:10-07:30		„Hooge“ übernimmt einen Bediensteten für die „Barbara“ und verlässt den Amrumer Hafen. „Björn M“ liegt auf stand-by in der Nähe der „Pallas“. „Renate“ liegt noch im Hafen von Wyk. „MPOSS“, „Knechtsand“ und „Norderhever“ bleiben auf stand-by in den Häfen.		
04.12.1998 08:15-10:10	Die Wellenmessboje in der Nähe der „Pallas“ liefert eine signifikante Wellenhöhe von 1,37 m.	„Hooge“ befindet sich in der Nähe der „Pallas“, hat aber wegen des hohen Wellengangs keine Chance, den Bediensteten überzusetzen. Daher läuft sie zurück nach Amrum. Aufgrund der hohen Wellenbedingungen hat auch „Björn M“ keine Chance, an der „Pallas“ festzumachen und läuft zurück nach Wyk.		
04.12.1998				Der OSC erfährt vom StUA,

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
12:05				<p>dass „Sardine“ Material für die „Pallas“ geladen habe, aufgrund der ungünstigen Wetterbedingungen aber nicht zur „Pallas“, sondern in den Amrummer Hafen laufen werde. Dort solle sie von der „Norderhever“ entladen werden. Die Teile würden an Land gesetzt und vom Tonnenleger bei nächster Gelegenheit auf der „Pallas“ abgesetzt. Das WSA müsse jedoch für den Einsatz des Tonnenlegers einen Auftrag der ELG erhalten.</p>
04.12.1998 12:15-14:45		<p>„Hooge“ läuft abermals von Amrum zur „Pallas“. Diese wird um 13:40 Uhr erreicht und es wird eine größere Dieselölfahne im Umfeld der „Pallas“ festgestellt. „Hooge“ übergibt einen Bediensteten an die „Pallas“ und übernimmt ebenfalls einen Mann. Infolge des starken Seegangs kommt es zur Berührung der „Hooge“ mit der „Pallas“, sodass die Scheuerleiste der „Hooge“ Schaden nimmt. Um 14:30 Uhr setzt „Hooge“ die Person in Amrum ab und bleibt dort im Hafen.</p>		

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
04.12.1998 13:15			<p>In Anlehnung an die ELG-Beschlüsse vom 02.12.1998 und nach technischer Diskussion mit Vertretern der Firmen Wijismuller, TITAN und Möller beschließt die ELG die technischen Prüfungen und Maßnahmen mit dem Ziel „Verhinderung von Meeresverschmutzungen“. Hintergrund hierfür sei, dass sich die Menge und der Ort des verbliebenen Öls zunehmend besser zuordnen ließen und die Tatsache, dass das Öl mit vertretbarem Aufwand sich nicht vollständig entfernen lasse, aber hinreichend immobilisiert werden solle. Es solle deshalb künftig vorrangig darum gehen, neben der Bergung des erreichbaren Öls Restölmengen auf dem Wrack zu belassen, soweit davon keine Meeresverschmutzung zu befürchten sei.</p> <p>Der vom Schadstoffinhalt wichtigste und durch weitere Beschädigungen am Wrack sowie Seegang/Sandbewegung am ehesten gefährdete Bereich ist der Laderaum 5.</p>	<p>Vermerk von Schönherr/IV 33: Sein Vorschlag anlässlich der Besprechung des Leitungsstabes „Pallas“ am 04.12.1998 bezüglich des Abpumpens des Öls wurde von Kesting verworfen.</p>

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
			<p>Hier soll, parallel zu der beauftragten Bergung der verölten Holzladung, Folgendes unternommen werden: Herstellung eines Käfigs oder Gitterkastens schon bis zum 07.12.1998 nach Anweisung durch die Fa. Möller: Dieser soll gröbere Feststoffe in den inneren Bereich nicht eindringen lassen und damit innen den Einsatz eines Skimmers (z.B. des auch schreddernden Schnecken-Skimmers FOILEX) oder besonderer Pumpen ermöglichen. Notfalls könnte auch mit „Kästen“ und in ausgeplante, flüssigkeitsdichte Container „abgeschöpft“ werden.</p> <p>Der Transport soll auch schon am 07.12.1998 mit dem Tonnenleger „Repsold“ von Dagebüll aus erfolgen; Vorversuche mit einer kleineren Einheit werden schon sofort durch die Fa. Wijsmuller veranlasst; ggf. Umsetzung der Überlegung, dieses Aggregat von der Bergungszone durch einen Kasten aus einem 10-Fuß-Container etwa abzugrenzen, da-</p>	

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
			<p>mit parallel gearbeitet werden kann.</p> <p>Fa. Möller solle aufgefordert werden, ein Raster von Sondierungsbohrungen mit Angaben zu noch zu erwartenden Ölmengen vorzulegen - verbunden mit Angaben zu den jeweiligen Problemen für eine Bergung der Schadstoffe dort;</p> <p>Daraus wird eine Vorstellung davon erwartet, an wie vielen Stellen noch welche Ölmenge in welchem Zustand vorliegt. Es sei zu erarbeiten, wie hier auch durch eine Einkapselung das Ziel der Vermeidung der Gewässergefährdung erreicht werden könne. Das Öl durch chemische Zusätze entweder doch noch abpumpbar zu machen und/oder zu immobilisieren, wird als schwierige Aufgabe gesehen, da dann unter sehr vielen Mitteln zunächst die richtige Auswahl zu treffen und zu verantworten - und wahrscheinlich immer eine Berührung mit der Wassersäule dennoch abzusichern (d.h. doch zusätzlich noch zu kapseln) wäre. Das weitere</p>	

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
			<p>Vorgehen hierzu soll durch eine Ortsbesichtigung von ELG-Vertretern an Bord der „Pallas“ und durch Firmenkontakte geklärt werden.</p> <p>Während der Diskussion mit den Firmenvertretern wird auch deutlich, dass eine zunächst erwartete Vertragsergänzungsverhandlung nicht erforderlich ist. Die avisierten Maßnahmen könnten im Rahmen des bereits vorliegenden Vertrags durchgeführt werden.</p>	
04.12.1998 13:30			<p>Die ELG beschließt, angesichts der vorhergesagten erneuten Wetterverschlechterung (Sturm), Fa. Wijsmuller aufzufordern, Sicherungsmaßnahmen auf dem Havaristen durchzuführen, v.a. die Befestigung der Lukendeckel (Ketten) sowie Vorbereitung des Abzugs der auf dem Wrack „Pallas“ befindlichen Gerätschaften (v.a. der ölhaltigen).</p>	
Sonnabend, der 05.12.1998				
05.12.1998		„Hooge“ läuft mit 4 Bediens-		

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
07:15-08:45		teten für die „Barbara“ zur „Pallas“. „MPOSS“, „Knecht-sand“ und „Norderhever“ melden sich einsatzklar, bleiben aber stand-by in ihren Häfen. „Hooge“ erreicht „Pallas“, aufgrund der schlechten Wellenbedingungen hat sie jedoch keine Chance, die Leute auf die „Pallas“ überzusetzen.		
05.12.1998 08:50		Der OSC schlägt „Björn M“ vor, nicht auszulaufen, da die Wetterbedingungen zu ungünstig erschienen.		
05.12.1998 12:00-12.14		Der OSC teilt „Barbara“ mit, dass die Übersetzversuche durch „Hooge“ am heutigen Tage aufgrund des Wetters nicht weitergeführt werden können.		
05.12.1998 12:50		„Thor“ hat 103 t Öl von der „Barbara“ an „Marcus“ übergeben, plus 5 bis 7 t Öl, das sie selbst gefischt hat. „Thor“ ist zurzeit nicht einsatzfähig.		
05.12.1998 13:15		„Björn M“ wird nach Abstimmung mit der „Barbara“ nicht mehr zur „Pallas“ laufen.		
05.12.1998	Meldung über Austritt größerer	„Hooge“ läuft um 15:30 Uhr		Der OSC informiert das MUNF

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
15:15-16:25	<p>Mengen Öl. Meldung wird nochmals von der „Barbara“ konkretisiert.</p> <p>Die Ölaustritte driften nach West bis Nordwest. Die Ölauffangschürze an Bb. ist abgerissen. Die Bb.-Schürze war mit einem Haken über die Reling der „Pallas“ befestigt und am Schiffskörper im oberen Bereich mit der „Pallas“ verbolzt. Diese Schürze war nach unten und nach oben offen und diente zum Auffangen von Öl. Durch den Wellenangriff bzw. durch die Bewegungen der „Pallas“ aufgrund des Seegangs sind vermutlich die Bolzen gebrochen; die Schürze liegt im Wasser im näheren Umfeld der „Pallas“.</p>	zur „Pallas“, kommt aber vor Ort nicht an die „Pallas“ heran, da der Seegang zu groß ist.		über die Ölaustritte und bittet um Überprüfung durch den Öflieger.
Sonntag, der 06.12.1998				
06.12.1998 07:30-11:30	Die Wellenhöhe im Umfeld der „Pallas“ beziffert sich auf 1,21 m. Die „Barbara“ meldet Windstärke 8 aus N. Damit besteht keine Chance, an die Hubinsel heranzukommen. Jedoch ist kein Öl sichtbar.	„MPOSS“, „Knechtsand“, „Norderhever“ und „Hooge“ melden sich einsatzklar und bleiben vorerst auf stand-by. Um 09:20 Uhr verlässt „Hooge“ den Hafen in Richtung „Pallas“, hat aber vor Ort aufgrund der Wetterbedingungen	Aufgrund der Situation kann in Abstimmung mit der ELG die „Kiel“ nach Hause laufen.	Die derzeitige Lage wird vom OSC an das StUA und an die ELG weitergegeben.

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
		keine Chance, an das Schiff heranzukommen. Auch „Björn M“ kann „Pallas“ nicht anlaufen.		
06.12.1998 11:40	Es sind keine Bewegungen mehr bei der „Pallas“ festzustellen. Es werden wieder Vorbereitungen zum Abpumpen des Öls aus der „Pallas“ getroffen. Die Luken 5 und 6 sind noch offen, können aber relativ schnell abgedeckt werden. Ein Ölaustritt ist nicht festzustellen.			
06.12.1998 15:00	Perlick informiert den OSC über die Information der „Barbara“, dass sich die Risse an der „Pallas“ vergrößern.			
Montag, der 07.12.1998				
07.12.1998 07:00-8:40		„Westerharde“, „MPOSS“, „Knechtsand“ und „Norderhever“ melden sich einsatzklar. Um 08:20 Uhr läuft „Westerharde“ zur „Pallas“. Auch „Björn M“ ist zur „Pallas“ aufgebrochen.	Die ELG erteilt einen Auftrag für den Tonnenleger „Repsold“ für Materialtransporte zur „Pallas“.	
07.12.1998 09:00		Die Wasserschutzpolizei will einen Bediensteten auf die „Pallas“ bringen. Der OSC		

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
		schlägt vor, dass der Bediente auch in Dagebüll auf die „Sardine“ steigt, mit dieser nach Amrum und dann mit dem Tonnenleger zur „Pallas“ fährt.		
07.12.1998 09:30	Der Knick bzw. die Beule an Stb.-Seite der „Pallas“ vergrößert sich dadurch, dass sich das Schiff im Heckbereich deutlich gesetzt hat.			
07.12.1998 10:00			Die ELG gibt die Empfehlung, dass das StUA Schleswig mit der Poseidon Schifffahrt GmbH, Hamburg, einen Vertrag bezüglich des Anmietens eines Schiffes - „Shizhnya“ - zur Leichterung der Restladung der „Pallas“ abschließen solle.	Dem StUA wird vom OSC ein Sachstandsbericht durchgegeben.
07.12.1998 11:00-12:00	Das Ölflugzeug überfliegt die Wrackposition.	„Björn M“ ist in der Nähe der Pallas“. „Westerharde“ gibt Schlepperhilfe.		
07.12.1998 13:00-14:05		„Björn M“ legt von „Pallas“ ab und läuft mit överschmierter Bordwand nach Dagebüll. „Renate“ läuft in Richtung „Pallas“, „Repsold“ ebenfalls.		
07.12.1998		„Repsold“ übergibt Material an		

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
14:30-16:00		die „Barbara“. An Bord der „Repsold“ befinden sich ein Brandsachverständiger der Versicherung sowie ein Bediensteter der Wasserschutzpolizei. Um 16:00 Uhr legt „Repsold“ wieder ab und die „Renate“ an die „Pallas“ an.		
07.12.1998 16:10-16:20		Aufgrund der ungünstigen Wellenbedingungen kann sich „Renate“ nicht an der „Pallas“ halten und wird ablegen. Sie unternimmt jedoch um 16:20 Uhr einen weiteren Versuch.		
Donnerstag, der 10.12.1998				
10.12.1998 17:00			Nachdem eine Experten- gruppe der ELG sich an Bord der „Pallas“ - unter Beteiligung der Firma Wijsmuller und des Sachverständigenbüros Möller - davon überzeugen konnte, dass keine gravierenden Öl- austritte aus den Doppelbo- dentanks zu befürchten sind, wird Folgendes beschlossen: Das Klappschiff „Thor“ - Lie- geplatz zurzeit Cuxhaven mit Einsatzbereitschaft - wird in seinen Heimathafen entlas- sen, zumal im Bedarfsfall die Annäherungszeit - von Wil-	

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
			<p>helmshaven ausgehend - sich nicht unwesentlich verändert. Für das hochseegängige Öl-abschöpfschiff „Westensee“ wird die derzeit noch bestehende Einsatzbereitschaft (Liegeplatz Helgoland) aufgehoben; das Schiff wird nach Bremerhaven entlassen.</p>	
Freitag, den 11.12.1998				
<p>11.12.1998 10:00</p>			<p>Der Ölabschöpfkatamaran „MPOSS“ - zurzeit Liegeplatz Wittdün - wird von der ELG entlassen, da dieses Schiff in erheblichem Maße wetterabhängig ist und die Wetterlage zurzeit keinen effektiven Einsatz mehr gestatte. Im Übrigen habe sich die Lage weiter entspannt. Die Luken 4a - 6 seien weitgehend vom Holz entleert und enthielten kaum noch fließfähiges Öl, sodass die ELG auch keine Veranlassung mehr sehe, die in Wilhelmshaven einsatzbereit liegende „Bottsand“ weiterhin in stand-by zu halten. Beide Schiffe würden daher an diesem Tage von ihrer jederzeitigen Einsatzbereitschaft ent-</p>	

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
			bunden. Nach wie vor bleibe die mit 2 Stunden festgelegte Alarmierungsvorlaufzeit erhalten, so dass die Schiffe jederzeitig für einen weiteren Einsatz abrufbar seien.	
Montag, der 14.12.1998				
14.12.1998			Das Kabinett beschließt, den interministeriellen Leitungstab aufzulösen.	
Dienstag, der 15.12.1998				
15.12.1998 07:30	Der Hubschrauber, der Material und Leute von der „Barbara“ austauschen soll, kann in Hamburg aufgrund starken Nebels nicht starten.	„Knechtsand“ meldet sich einsatzklar im Hafen Wyk. „MPOSS“ meldet sich einsatzklar in Amrum, hat aber nur eine Rumpfbesatzung an Bord und wird in den nächsten Tagen von Amrum aus nach Cuxhaven laufen. Nachdem „MPOSS“ den Amrumer Hafen verlassen hat, soll „Knechtsand“ nach Amrum verholen und dort auf stand-by bleiben. „Oland“ (zurzeit Einsatzschiff) ist einsatzbereit im Amrumer Hafen.		
15.12.1998		„Oland“ nimmt 3 Leute an Bord, die zur „Barbara“ sollen.		

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
09:20-12:30		<p>Um 11:45 Uhr erreicht „Oland“ die „Pallas“, setzt um 12:12 Uhr 3 Bedienstete auf der „Pallas“ ab und übernimmt 2 Bedienstete. Dabei ist leichter Dieselölaustritt im Umfeld der „Pallas“ festzustellen. Um 12:25 Uhr läuft die „Oland“ in Richtung Amrum. Aufgrund der ungünstigen Wetterbedingungen sind weitere Aktionen nicht möglich.</p>		
13:00			<p>Die ELG beschließt nach eingehender Erörterung, die Firma Möller aufzufordern, zunächst die Sondierungsarbeiten an den Doppelbodentanks durch die jetzt entleerten Laderaumböden fortzusetzen und angesichts des dafür erforderlichen Aufwands (Zeit, Kosten) schrittweise interpretierte Ergebnisse vorzulegen, um über die weitere Sondierung entscheiden zu können, die Reinigung der Decksbereiche und Betriebsgänge zu veranlassen, der Empfehlung aus den Expertenberichten zu folgen, die Doppelboden- und Seitentanks gezielt zur Immobilisie-</p>	

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
			<p>rung der Schadstoffe mit Sand zu verfüllen, dem Krisenstab in SH diese Absicht der ELG vorzustellen, den Abzug der Hubinsel „Barbara“ zu veranlassen, sobald sie nicht mehr vor Ort (als Basis für die Taucherarbeiten o.ä.) erforderlich ist.</p> <p>Die ELG unterstreicht dabei, dass die Maßnahmen der Reinigung und Immobilisierung noch im Rahmen der Zuständigkeit für die Vermeidung einer Meeresverschmutzung gesehen würden.</p> <p>Gleichzeitig entscheidet sich die ELG damit gegen den Einsatz von „chemischen Mitteln“.</p> <p>Weitere Arbeiten der evtl. vollständigen Verfüllung mit Sand würden im Bereich der Zuständigkeit des Landes SH gesehen. Dies gelte auch für eine Beauftragung der Fa. Möller, ein Konzept für derartige Maßnahmen zu entwickeln.</p> <p>Außerdem werde die Beseitigung der Holzladung aus den</p>	

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
			Luken 1 - 3 im Hinblick auf die Sicherung des Seeverkehrs in der Verantwortlichkeit allein des Bundes gesehen.	
15.12.1998 14:20			Die ELG beschließt, dass die Kosten für die Reinigung der Schiffe und Geräte, die im Rahmen des Einsatzes im Schadensfall „Pallas“ durch Öl verunreinigt worden sind, von der Partnergemeinschaft zu tragen seien. Die Notwendigkeit der Reinigung sei als direkte Einsatzfolge zu sehen. Es werde davon ausgegangen, dass die jeweils kostengünstigste Möglichkeit für die Reinigung gesucht werde.	
15.12.1998 14:35			Die ELG prüfte den Inhalt des Schreibens von Wienholdt (interministerieller Leitungstab) mit dem Antrag, dass die Partnergemeinschaft die Kosten zum Einsatz der Balear-Ölsperre tragen solle. Sie stellt dazu fest, dass - selbstverständlich die Umsetzung von Maßnahmen außerhalb der ELG-Beschlüsse oder gar gegen diese zu wichtigen Lerneffekten führen	

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
			<p>kann; - dies aber im vorliegenden Fall nicht zu erkennen ist - im Gegenteil weit reichende Sekundärverschmutzungen eintreten und die Hinweise zum Einsatz der „Kiel“ als nicht zutreffend gesehen werden, sowie die beteiligten Sachverständigen die einhellige Beurteilung durch die ELG nach erneuter Diskussion stützen, dass durch die Ölsperre die Aufnahme von Öl nicht erleichtert/vergrößert wurde; - daher weiterhin der ehemalige ablehnende Beschluss der ELG hierzu getragen wird.</p> <p>Die ELG beschließt deshalb, dem Antrag nicht stattzugeben.</p>	
<p>15.12.1998 14:50</p>			<p>Die ELG beschließt, „Repsold“ in Wittdün mit 8 Containern zur Unterstützung der Entsorgung auszurüsten.</p>	
<p>15.12.1998 15:50</p>			<p>Fa. Wijsmuller hält es aus Sicherheitsgründen für erforderlich, eine weitere Leichterung der „Barbara“ vornehmen zu lassen. Damit soll ein evtl. Ölverlust bei Absinken der Hub-</p>	

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
			<p>insel vermieden werden. Kürzlich war die Hubinsel bereits plötzlich um 1/2 m abgesackt.</p> <p>Die ELG beschließt, dass das Leichtern durch die „Thor“ vorgenommen werde. „Thor“ solle danach das Öl selbstständig zur Fa. HOG (Hamburg) transportieren. Dies sei möglich, weil „Thor“ zur Ölbekämpfung vor Ort nicht mehr benötigt werde.</p>	
<p>15.12.1998 15:55</p>			<p>Die ELG schließt sich der Darstellung der Fa. Möller an, dass zur Reinigung der Betriebsgänge und der Decksbereiche des Havaristen „Pallas“ intensive Dampfstrahl-Arbeiten durchgeführt werden sollten. Der Einsatz der „Marcus“ hierfür werde insbesondere bei der absehbaren Wetterlage und der möglichen Grundseen für zu riskant bzw. wegen verlängerter Stand-by-Zeiten für zu teuer gehalten.</p> <p>Die ELG bittet die SBM, beim Marinearsenal Wilhelmshaven prüfen zu lassen, ob die „Jade“ oder ein anderes Schiff zum Einsatz kommen kann.</p>	

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
Mittwoch, der 16.12.1998				
16.12.1998 07:30		„Oland“ meldet sich einsatzbereit im Amrumer Hafen.		
16.12.1998 07:35	Das StUA informiert den OSC darüber, dass „Shizhnya“ an der „Pallas“ anlegt, um Ladung zu übernehmen.			
16.12.1998 08:05-11:15		„Oland“ läuft zur „Pallas“. Dort besteht aufgrund der vorherrschenden Wetterbedingungen keine Möglichkeit, Leute übersetzen. Daher läuft sie zurück nach Amrum.		
16.12.1998 12:15	Luke 6 und 5 sind von Öl gesäubert. In Luke 4a ist noch schwarzes Öl feststellbar. Das Hinterdeck der „Pallas“ ist bei Hochwasser überspült. Die Dünung läuft bei Hochwasser über die Ladeluken 3 und 4.			
Donnerstag, der 17.12.1998				
17.12.1998 07:00-11:30	Es wird Ölaustritt bei der „Pallas“ festgestellt. Der Ölfilm treibt mit auflaufendem Wasser in Richtung Festland. Der OSC gibt einen Sachstandsbericht an das StUA durch.	„Oland“ läuft von Amrum in Richtung „Pallas“. Die vorherrschenden ungünstigen Wellenbedingungen machen eine Übergabe von Material und Personen auf die „Pallas“ nicht möglich. Um 11:30 Uhr		

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
		erreicht „Oland“ den Amrumer Hafen.		
17.12.1998 13:00		„Oland“ läuft abermals in Richtung „Pallas“.		
17.12.1998 17:00	Schnittger auf der „Barbara“ informiert den OSC über einen Schwerölaustritt aus dem Bruch bei Luke 5. Die Taucher haben im Schiff einen Riss festgestellt. Auch ist Ölaustritt in Luke 6 festzustellen; weiterhin größere Mengen Dieselölaustritt (aus den vorderen Luken).			
17.12.1998 19:40		„Oland“ läuft in den Amrumer Hafen ein.		
Freitag, der 18.12.1998				
18.12.1998 07:15-15:00	An der „Pallas“ wird Ölaustritt mit ablaufendem Wasser in Richtung Westen festgestellt.	„Oland“ läuft nach Wyk zum Bunkern, hat aber „Knecht-sand“ einen Sachstandsbericht durchgegeben. Um 12:30 Uhr läuft sie mit einem Bediensteten von der Fa. Wijsmuller in Richtung „Pallas“. Diese wird um 15:00 Uhr erreicht. Wegen der Wellenbedingungen besteht jedoch keine Chance, Geräte oder Menschen zu übernehmen		

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
		oder überzusetzen. „Oland“ läuft daher zurück nach Amrum.		
18.12.1998 15:45	Dieselölaustritt bei Luke 2 der „Pallas“.	Von der Besatzung der „Barbara“ wird Öl vom Maschinenraum der „Pallas“ abgskimmt.		
18.12.1998 16:30		„Oland“ läuft in den Amrumer Hafen ein.		
Samstag, der 19.12.1998				
19.12.1998 07:15-10:00		„Oland“ ist wieder Einsatzschiff. „Knechtsand“ ist einsatzklar, bleibt aber vorerst auf stand-by. „Oland“ läuft um 09:00 Uhr aus zur „Pallas“ und hat eine Person zum Austausch an Bord. Um 10:00 Uhr setzt sie diese auf der „Pallas“ ab und übernimmt 3 Leute.		
19.12.1998 11:50				Das StUA informiert den OSC über einen gesichteten Ölfilm: Anfangsposition: 54°32,6'N 08°16,9'E Endposition: 54°34,1'N 08°21,3'E. Der Ölfilm ist ca. 5 km lang, 100 m breit und wird mit einer Menge von 2,2 m ³ berechnet.

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
19.12.1998 14:15	Der gemeldete Ölfilm hat sich aufgrund der Seegangsbedingungen aufgelockert. Weiterhin wird Öl gesichtet zwischen den Fahrwassertonnen 11 und 13: Anfangsposition: 54°35,0'N 08°22,5'E Endposition: 54°34,0'N 08°21,3'E			
19.12.1998 14:30-14:35		„Oland“ stellt einen Ölfilm mit Öklumpen am Heck der „Pallas“ fest. „Knechtsand“ fährt in den zwischen Tonne 11 und 13 gemeldeten Ölfleck.		
19.12.1998 15:00	OSC schlägt dem StUA vor, „Thor“ und „MPOSS“ in Voralarm zu setzen.		Der Vorschlag des OSC wird laut StUA von der ELG und dem MUNF abschlägig entschieden.	
19.12.1998 16:45		„Knechtsand“ bricht das Ölfischen ab und läuft nach Wyk. Sie meldet, dass sie 300 l reines Öl aufgefischt habe, enthalten in einem Ölgemisch: (Bunker-C, Dieselöl, Schmieröl).		
Sonntag, der 20.12.1998				
20.12.1998 07:30-08:00		„Oland“ läuft von Amrum in Richtung „Pallas“. „Knecht-		

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
		„sand“ ist aus dem Wyker Hafen ausgelaufen.		
20.12.1998 08:15	Anruf von der „Barbara“: Im Umfeld der „Pallas“ starker Schwell, starker NW-Wind, aber kein Ölaustritt festgestellt.			
20.12.1998 09:20	Das Ölsuchflugzeug Do hat kein Öl bei der „Pallas“ gesichtet.			
20.12.1998 14:00	Ölaustritt an Bb.-Seite der „Pallas“ festgestellt. OSC gibt Sachstandsbericht an Perlick.	„Oland“ ist zwischenzeitlich in Amrum gewesen und versucht nun, Leute auf die „Pallas“ überzusetzen. Aufgrund des starken Seegangs (3 m Wellen) besteht jedoch keine Chance. Auch der bestehende Ölfilm kann nicht gefischt werden, da dieser vom Seegang zerschlagen wird.		
20.12.1998 14:00-15:00		„Knechtsand“ und „Oland“ laufen zurück in die Häfen.		
Montag, der 21.12.1998				
21.12.1998 07:15-8:30	Ölaustritt ist zu dieser Zeit nicht feststellbar.	„Knechtsand“ meldet sich einsatzklar. „Oland“ läuft in Richtung „Pallas“ und hat einen Taucher für die „Barbara“ an Bord. Im Umfeld der „Pallas“ ist jedoch starker Schwell,		

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
		kurze Seen, daher besteht keine Chance, den Taucher zu übergeben.		
21.12.1998 09:30	Der Seegang ist etwas weniger geworden, dadurch kann ein Bediensteter auf der „Pallas“ abgesetzt und 2 von der „Pallas“ übernommen werden.	„Oland“ verbringt die Leute nach Amrum.		
21.12.1998 13:00		„Oland“, „Repsold“ und „Eilun“ laufen in Richtung „Pallas“.		
21.12.1998 13:05-13:30	Meldung über Ölaustritt aus der „Pallas“. Auf Nachfrage des OSC wird diesem berichtet, dass von dem Ölflugzeug ein Ölfilm gesichtet worden sei, dessen Mengenangabe sich auf 30 l beläuft.	„Knechtsand“ läuft von Wyk aus in Richtung „Pallas“.		
21.12.1998 14:00		„Oland“ ist in der Nähe der „Pallas“. Es ist sehr wenig Öl festzustellen, ein Fischen dieser geringen Mengen ist nicht möglich. „Repsold“ legt an die „Pallas“ an und übergibt 18 t Wasser an die „Barbara“ und übernimmt Material und Gerätschaften.		
21.12.1998 15:30		„Sardine“ läuft nach Amrum und übernimmt das Material von der „Repsold“.		

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
Dienstag, den 22.12.1998				
<p>22.12.1998 16:20</p>			<p>Die ELG erörtert ausführlich die Ermittlungsergebnisse durch die Ortsbesichtigung an diesem Tage: Ladeluken 4a-6: nach Wegnahme der dicken Öl/Holzschichten doch noch mobilisierbare größere Ölmengen in Gestalt von meist am Rand zusammengetriebenen Öflächen auf dem eingedrungenen bzw, eingeleiteten Wasser, mobilisierbare Ölmengen auch in den Betriebsgängen und im Maschinenraum, die abzusaugen bzw. abzuskimmen sind. Auch hier sind die wesentlichen Mengen bereits entfernt und lediglich der optische Eindruck gibt den subjektiven Eindruck erheblicher Restmengen, - Verölungen/Durchtränkungen (wenn auch „nur“ durch Dieselkraftstoff) zumindest großer Teile des Holzes in den Luken 2 und 3, zu einem geringeren Anteil womöglich auch in den Luken 1 und 4, - zum Teil mobilisierbare</p>	

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
			<p>Brandrückstände bzw. durch den Brand freigelegte Materialien (wenn auch kaum organische Substanzen) mit Mineralfaser-, bereichsweise auch Asbestanteilen.</p> <p>ELG nimmt die Überlegungen Schleswig-Holsteins zur Kenntnis, ggf. eine Teilbeseitigung des Wracks möglicherweise zeitlich parallel zu den bei diesen Befunden erforderlichen Arbeiten vornehmen zu lassen.</p> <p>Die ELG sieht es für erforderlich an, dass die weiteren Arbeiten zur Beseitigung der mobilisierbaren Schadstoffe dringend notwendig seien, weil das Wrack „Pallas“ immer tiefer einsinke, in großen Bereichen auch zunehmend überspült werde und dadurch Schadstoff-Freisetzungen mit möglichen Strandanspülungen wahrscheinlich seien.</p> <p>Ausführlich wird diskutiert, welche Alternativen („Shyzhnia“ mit Kran, „Marcus“, Pontons mit Kran) zum Einsatz der Hubinsel „Barba-</p>	

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
			<p>ra“ überhaupt bestünden und für welchen Anteil der o.g. Arbeitsbereiche die Hubinsel im Hinblick auf technische Aspekte und die Effektivität bezüglich Zeit/Kosten/Wetter erforderlich oder zumindest die beste Lösung sei.</p> <p>Da keine sinnvollen Alternativen zur „Barbara“ gefunden werden, beabsichtigt die ELG, die Hubinsel „Barbara“ in reduzierter Arbeitsweise weiterhin einzusetzen, um die o.g. Arbeiten zu bewältigen. Hierbei sei aber noch zu verhandeln, welche Bereiche nach welchem Kostenschlüssel, gemäß vorliegender Zuständigkeit abzurechnen seien, sobald Arbeiten erfolgen, die über die jetzt laufende Ölbergung hinausgingen.</p> <p>Eine Messbarkeit der damit korrelierten Aufwendungen solle über Anteiligkeit an den Kosten der „Barbara“ und die anzuzeigenden Arbeitsstunden/Stundensätze gegeben sein.</p> <p>Die ELG plant mit dem von</p>	

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
			<p>Möller zu berichtenden Fortschreiten der Arbeiten gemeinsam zu prüfen, wann eine Verhältnismäßigkeit bei der Beseitigung der mobilisierbaren Schadstoffe nicht mehr gegeben sei. Die ELG ist sich nach den Befunden einig, dass dies zurzeit noch nicht der Fall ist.</p>	
<p>22.12.1998 16:50</p>			<p>Der ELG-Beauftragte des Bundes wird gebeten zu veranlassen, dass Verhandlungen zur Vertragsmodifikation geführt und zum Abschluss gebracht würden.</p> <p>Die Position des ELG-Beauftragten des Bundes, Verhandlungen über einen weiteren Vertrag mit der Fa. Wijsmuller erst nach Kündigung des bisherigen Vertrages zu führen, um dadurch eine stärkere Position zu haben, wird nach eingehender Diskussion fallen gelassen.</p> <p>Die ELG-Beauftragte Niedersachsens gibt zur Kenntnis, dass für die Zustimmung zur Fortführung des Vertrages noch eine Klärung in ihrem</p>	

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
			<p>Hause erfolgen müsse.</p> <p>Der ELG-Beauftragte Mecklenburg-Vorpommerns enthält sich der Stimme.</p> <p>Der ELG-Beauftragte Hamburgs stimmt einem solchen Hubinsel-Einsatz zu und besteht in diesem Zusammenhang auf der Bearbeitung der Inhalte des vorgenannten Beschlusses, um in seinem Hause die auftretenden Kostenanteile erläutern zu können. Die Notwendigkeit dafür wird auch von den anderen Beauftragten gesehen.</p>	
<p>22.12.1998 17:10</p>			<p>Die ELG beschließt, Möller zu bitten, im Zusammenhang mit der erforderlichen Einschätzung der Verhältnismäßigkeit für die weiteren Arbeiten ein Konzept zum Abschluss der Arbeiten auf dem Wrack „Pallas“ zu erstellen, aus dem deutlich werde, wie die vorgenannten Arbeitsbereiche ineinander greifen. Die praktische Auswertung der Stundenleistungen/ Zuordnung werde dadurch erleichtert.</p>	

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
22.12.1998 17:40	In den vorangegangenen Tagen hat es mehrfach kleinere zum Teil bekämpfungswürdige Folgeverölungen in der Umgebung der „Pallas“ gegeben, v.a. durch bei höherem Schwell hervorgerufene Auswaschungen aus dem Wrack.		<p>Die ELG beschließt, vorsorglich weiterhin bei entsprechenden Wetterlagen „Knechtsand“ im Einsatz zu halten, mit stand-by in Wittdün/Amrum.</p> <p>Die ELG stimmt der Vorstellung zu, dass „Oland“ als Einsatzleitung vor Ort abgezogen werden könne, weil „Knechtsand“ auch dafür ausreichend bemannt/ausgerüstet sei.</p>	
22.12.1998 17:50			<p>Die ELG bekräftigt ihren Beschluss vom 15.12.1998, 13:00 Uhr, dass es nicht sinnvoll ist - etwa im Maschinenraum und in den Betriebsgängen der „Pallas“ - „chemische Mittel“ einzusetzen.</p> <p>Auch durch Möller wird dies noch durch die Tatsache unterstrichen, dass das Problem in diesen Bereichen nicht so sehr in der Mobilität der Ölphasen selbst besteht als darin, dass solche Phasen aus sonst unzugänglichen Stellen immer neu mit den Tidebewegungen im Wrack mit dem Wasser hochgespült würden. Dies sei sehr wahrscheinlich</p>	

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
			auch durch den Einsatz „chemischer Mittel“ nicht zu unterbinden.	
Dienstag, den 29.12.1998				
29.12.1998		„Knechtsand“ ist Einsatzschiff. Die Einsatzleitung wird von Husum aus übernommen. „Knechtsand“ ist zur „Pallas“ gelaufen und hat leichten Ölaustritt festgestellt.		
Mittwoch, der 30.12.1998				
30.12.1998 08:30		„Knechtsand“ läuft in Richtung „Pallas“. „Triton“ (WSA) soll im Umfeld der „Pallas“ den verlorenen Anker der „Shizhnya“ suchen.		
30.12.1998 08:45-10:00	Das Ölflugzeug Do hat im engeren Umfeld der „Pallas“ Öl gesichtet.	„Sardine“ läuft nach Wyk, um an dem Schiff Reparaturarbeiten durchzuführen. „Thor“ hat sich 09:20 Uhr gemeldet und soll von der „Barbara“ Öl übernehmen. „Westerharde“ (heute Einsatzschiff) läuft um 09:40 Uhr von Amrum aus in Richtung „Pallas“. Um 10:00 Uhr erreicht „Knechtsand“ die „Pallas“.		
30.12.1998		Im Umfeld der „Barbara“ sind		

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
10:15		ca. 2 m Wellenhöhen festzustellen. Daher sind keine Ölübernahmen durch „Thor“ möglich.		
30.12.1998 10:30		„Thor“ läuft nach Hörnum. „Triton“ kann aufgrund der Wellenbedingungen nicht mit der Ankersuche beginnen und fährt zurück nach Büsum.		
30.12.1998 11:00		Von „Westerharde“ werden Material und Ausrüstung an die „Pallas“ übergeben. Nach Augenschein ist die „Pallas“ weiter abgesackt.		
30.12.1998 11:05	An Stb.-Seite der „Pallas“ querab ca. 30 m in Höhe der Luke 3 wird eine Sandbarre festgestellt.			
Donnerstag, der 31.12.1998				
31.12.1998 08:45-08:55		„Eiswette“ ist Einsatzschiff, der Einsatzleiter ist an Bord. „Thor“ und „Knechtsand“ laufen Richtung „Pallas“.		
31.12.1998 11:00		„Thor“ legt an Bb.-Seite am hinteren Bereich der „Pallas“ an und beginnt mit der Übernahme von Öl. „Knechtsand“ fischt im Umfeld der „Pallas“		

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
		Öl auf.		
31.12.1998 14:00		„Thor“ legt von der „Pallas“ ab, sie kann aufgrund der Tide nicht länger vor Ort bleiben. Sie hat rd. 40 t Öl von der „Barbara“ übernommen. „Knechtsand“ fischt weiterhin Öl im Umfeld der „Pallas“. Mit „Thor“ wird abgesprochen, dass für den folgenden Tag ein weiterer Versuch zur Ölübernahme von der „Barbara“ gestartet werden soll. (Info an das StUA)		
Freitag, der 01.01.1999				
01.01.1999		„Knechtsand“ ist Einsatzschiff, Einsatzleitung von Husum		
01.01.1999 14:30		„Thor“ übernimmt insgesamt ca. 100 t Öl, „Knechtsand“ fischt im Umfeld der „Pallas“ Öl.		
Samstag, der 02.01.1998				
02.01.1998		„Knechtsand“ ist Einsatzschiff und die Einsatzleitung wird von Husum aus übernommen. „Knechtsand“ läuft zur „Pallas“ und fischt Öl. Außerdem wird ein Bediensteter		

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
		<p>von der „Barbara“ abgeholt und nach Wyk gebracht. Nach Auskunft der „Thor“ wird das Schiff am folgenden Tag wieder in Wilhelmshaven liegen. „Knechtsand“ hat in den letzten Tagen folgende Ölmengen aufgenommen:</p> <p>19.12.: 300 l; 22.12.: = 80 l; 28.12.: 50 l; 29.12.: = 120 l; 31.12.: 50 l; 01.01.: = 50 l; 02.01.: ca. 100 l.</p>		
Sonntag, der 03.01.1998				
03.01.1998	Der Öflieger stellt eine breite Ölspur fest.	„Knechtsand“ fischt als Einsatzleitschiff im Umfeld der „Pallas“ 80 l Öl auf.		
Donnerstag, den 07.01.1999				
07.01.1999 16:00			Nach einer erneuten Besichtigung des Wracks „Pallas“ durch mehrere Mitglieder der ELG sowie durch Kapitän Möller und nach einer Besprechung mit Firma Wijsmuller an Bord der Hubinsel „Barbara“ berät die ELG in ihrer anschließenden Sitzung in Ham-	

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
			<p>burg über die Modalitäten zur Kündigung des Vertrages mit der Firma Wijsmuller (auch hinsichtlich der Hubinsel).</p> <p>Da sich an Bord des Wracks nur noch geringe Absolutmengen an wassergefährdenden Stoffen befinden und die ehemals vorhandenen Mengen fast vollständig entfernt worden seien, vor allem hinsichtlich der Verhältnismäßigkeit der Arbeiten der erforderliche Aufwand zur Beseitigung kleiner Restmengen etwa durch Abskimmen in keinem vernünftigen Verhältnis mehr zum Nutzen stehe, weil z.B. lediglich noch Ölfilme (weit unter 1 % der ursprünglich vorhandenen Mengen) vorlägen, entscheidet die ELG:</p> <ul style="list-style-type: none"> - der Vertrag mit Fa. Wijsmuller ist zum 10.01.1999 (Sonntag) zu kündigen, die praktische Abwicklung der Kündigung wird durch die WSD Nord erfolgen, die auch den Vertragsabschluss bewirkte - hierzu wurde noch während der Sitzung ein Text 	

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
			<p>vereinbart,</p> <p>- Voraussetzung für die Abrüstung der Hubinsel (insbesondere das Umlegen des Krans) ist die vorherige Entfernung der Mulden(-Container) von der „Pallas“ mithilfe des Krans der „Barbara“; die Mulden sind (wie auf der o.g. Besprechung mit Fa. Wijsmuller vereinbart) bis dahin weitestgehend mit verbliebenen Restabfällen (Holz/Kohle, z.T. schwach verölt und abgreifbar) aus den Luken 4a-6 zu füllen (die dann ausreichend gereinigt sind, vgl.o.),</p> <p>- gemäß der Verabredung an Bord der „Barbara“ zwischen den ELG-Beauftragten, Fa. Möller und Fa. Wijsmuller sind die Skimmer-Arbeiten (im Maschinenraum v.a.) größtmöglich fortzusetzen, obwohl die Fördermenge nur noch sehr gering ist; hiermit soll ein optimales Ergebnis der Arbeiten erreicht werden - ansonsten rechtfertigt der verbliebene Ölfilm keinesfalls die weitere Beschäftigung der Hubinsel,</p>	

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
			- die Abgabe der Mulden soll auf der „Shizhnya“ (als verlässliche Option) erfolgen, die zu Zeiten, in denen die Abrüstung der „Barbara“ (Ziehen der Beine) möglich ist, aller Voraussicht nach auch längsseits des Havaristen gehen kann.	
07.01.1999 16:20			Die ELG berät eingehend über die Formulierungen zur Kündigung des Vertrages mit der Fa. Wijsmuller. Ein resultierender Vorschlag wird Meyer/WSD Nord vorgestellt und eine endgültige Vorlage beschlossen.	
07.01.1999 16:30			Die ELG erörtert die Phase der Demobilisierung der Hubinsel. Die ELG hält die im Vertrag mit der Fa. Wijsmuller erwähnte Abgabe des von der Hubinsel aufgenommenen Öles zum Ort Cuxhaven für nicht erforderlich. Die Abgabe etwa in Rotterdam wird insbesondere befürwortet, wenn die angeregte Überprüfung durch Fa. Möller ergibt, dass dies auch die kostenmäßig beste Möglichkeit	

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
			<p>ist.</p> <p>SH erklärt, dass nach Rücksprache im eigenen Haus keine abfallrechtlichen Probleme bestünden. In diesem Zusammenhang wird die WSD Nord gebeten, die vertragsrechtliche Seite zum Aspekt Reinigung der Tanks der „Barbara“ zu prüfen.</p>	
<p>07.01.1999 16:50</p>			<p>Die ELG beschließt, auch nach Abrüstung/Abfahrt der Hubinsel „Barbara“ die Situation um das Wrack kontinuierlich kontrollieren zu lassen.</p> <p>Für die Beseitigung vagabundierender, evtl. erneut zusammenlaufender Ölfilme - wobei nur noch sehr geringe Absolutmengen zum Vorschein kommen könnten - wird die SLM gebeten, den Einsatz der „Sardine“ (mit Vakuumtank und zusätzlichen Geräten) zu prüfen.</p> <p>Zusätzlich zur Luftüberwachung solle „Knechtsand“ ggf. zur Sicherung der Lage eingesetzt werden, insbesondere für den Fall, dass es schließ-</p>	

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
			<p>lich zum Auseinanderbrechen des Wracks komme. Für diesen Fall solle von der SLM auch die Einsatzbereitschaft anderer Geräte geprüft und festgeschrieben werden. (Die Prüfung bis zum 08.01.1999 hat bereits ergeben, dass „Norderhever“ nicht wie zunächst avisiert im Anschluss sofort zur Verfügung stehen könne.)</p> <p>Der Abzug der „Knechtsand“ aus dem nächsten Bereich des Schadensortes solle zum 08.01.1999 erfolgen. „Knechtsand“ wird darauf in Cuxhaven in Bereitschaft stehen.</p>	
<p>07.01.1999 16:55</p>			<p>Die ELG erörtert die Möglichkeiten zur Sicherung des Wracks, da insbesondere nach der Entwicklung über die Zeit der Stürme um Weihnachten ein weiteres Auseinanderbrechen zu befürchten ist.</p> <p>Die Vorstellung, die Bänder um den Riss/Knick im Wrack zu zertrennen, wird verworfen, da dadurch auch keine technisch sichere/planbare Ver-</p>	

Datum	Situation und Position der „Pallas“	Handeln der vor Ort befindlichen Schiffe	Beschlüsse der Behörde	Umsetzung der ausführenden Behörde
			besserung bzw. Entwicklung der Situation eintritt, auch nicht hinsichtlich der geringen Restinhalte an öligem Material.	
Sonntag, den 10.01.1999				
10.01.1999		„Oland“ ist Einsatzschiff, Leitung von Husum aus.		
10:00	Leichter Ölaustritt im Umfeld der „Pallas“.	„Knechtsand“ hat ca. 50 l Öl gefischt.		
14:00		„Eilun“ war ca. 1 Std. im Umfeld der „Pallas“.		
15:00		Die Hubinsel „Barbara“ wird mit den Schleppern „Karin“ und „Hans“ von der „Pallas“ abgezogen.		

C. Bewertung

1. Katastrophenabwehr

Zu keinem Zeitpunkt bestanden Eingriffsmöglichkeiten über das Katastrophenschutzgesetz, da keine Katastrophe in Sinne dieses Gesetzes vorlag.

Eine Katastrophe im Sinne des KatSchG ist ein „Ereignis, welches das Leben, die Gesundheit oder die lebensnotwendige Versorgung zahlreichen Menschen oder bedeutende Sachgüter in so außergewöhnlichem Maße gefährdet oder schädigt, dass Hilfe und Schutz wirksam nur gewahrt werden können, wenn verschiedenen Einheiten und Einrichtungen des Katastrophenschutzdienstes sowie die zuständigen Behörden, Organisationen und die sonstigen eingesetzten Kräfte unter einheitlicher Leitung der Katastrophenschutzbehörde zusammenwirken.“ (§ 1 Abs. 1 KatSchG).

Die Schwelle zur Katastrophe im Sinne des KatSchG wurde nach einhellig im Ausschuss vertretener Ansicht im Fall „Pallas“ nicht überschritten.

Nach § 1 Abs. 2 KatSchG hat die Katastrophenschutzbehörde (oberste Katastrophenschutzbehörde ist der Innenminister, Landrätinnen und Landräte und Bürgermeisterinnen und Bürgermeister der kreisfreien Städte sind untere Katastrophenschutzbehörden) vorbereitende Maßnahmen zur Bekämpfung von Katastrophen zu treffen, Katastrophen abzuwehren und bei der unmittelbar anschließenden vorläufigen Beseitigung von Schäden mitzuwirken.

Die Zuständigkeit der Katastrophenschutzbehörden konnte sich im Fall „Pallas“ daher allenfalls aus der Zuständigkeit zum Treffen von vorbereitenden Maßnahmen für den Fall, dass aus einem Schadensereignis eine Katastrophe im Sinne des KatSchG ergeben würde, und aus der Zuständigkeit zur Vorbereitung der Beseitigung von Schäden ergeben.

2. Gefahrenabwehr

a) Zeitraum vor dem Auslaufen von bekämpfbaren Schadstoffen unter Berücksichtigung der rechtlichen Möglichkeiten - Schleppsätze auf See und Vorbeugungsmaßnahmen an Land

Vom 26.10. bis zum 30.10.1998 trieb die „Pallas“ führerlos vor der deutschen (teilweise der dänischen) Küste auf der Bundeswasserstraße und brannte. Ölbekämpfungsmaßnahmen waren zu diesem Zeitpunkt nicht erforderlich, da noch kein Öl ausgetreten war. Der erste Ölaustritt (Hydrauliköl) aufgrund des hohen Seeganges war am 30.10.1998, das erste bekämpfbare Öl trat am 06.11.1998 auf.³⁷⁹ Die ab dem 26.10.1998 erforderliche Maßnahme war daher das Schleppen der besatzungslosen und brennenden „Pallas“ zu einem Ort, an dem sie gelöscht werden konnte. Daneben waren Vorbeugungsmaßnahmen für den Fall eines Ölaustrittes an Land zu treffen.

aa) Schleppen - Zeitraum vom 26.10. bis zum 30.10.1998

Schleswig-Holstein hatte zwischen dem 26.10. und dem 30.10.1998 weder die tatsächliche noch die rechtliche Möglichkeit, zu den am Unglücksort bereits vorhandenen einen weiteren Schlepper zu entsenden, der Aussicht gehabt hätte, die „Pallas“ von der Küste wegzuschleppen.

(1) tatsächliche Unmöglichkeit des Eingriffes durch Schleppsätze

Alle geeigneten Schlepper waren bereits im Einsatz oder waren nicht verfügbar.

Schiffe mit weniger als 34 t Pfahlzug kamen im Fall der „Pallas“ nach Aussage der Auskunftsperson Zahalka vom Verein Bremer Seeversicherer zum Schleppen der „Pallas“ nicht in Frage. Von 79 Schleppern in der Deutschen Bucht schieden aus diesem Grund 48 aus. Von den verbleibenden 31 Schleppern hätten 14 eine zu lange Anreise gehabt. Von den nun verbleibenden 17 Schleppern seien 7 im Fall der „Pallas“ nicht einsetzbar gewesen, weil sie ab Windstärke 7 nur noch bedingt schleppen könnten. Bei zweien der verbleibenden 10 Schlepper handelt es sich um Schiffe der Bundesmarine, über die Schleswig-Holstein nicht hätte verfügen können. Fünf der verbleibenden acht Schiffe seien Hafenschlepper, deren Einsatz sonst im wesentlichen aus Bugsierschlepperei im Hafen bestehe. Die verbleibenden drei Schiffe, die gleichzeitig nach Aussage der Auskunftsperson Zahalka³⁸⁰ für den Einsatz zum Schleppen der „Pallas“ am geeignetsten waren, nämlich die Bundesmehrzweckschiffe „Neuwerk“ und „Mellum“ und später die „Oceanic“ waren bereits am Unglücksort und konnten deshalb von Schleswig-Holstein nicht mehr mit Schleppaufgaben betraut werden.

³⁷⁹ ELG-Bericht, S. 29.

³⁸⁰ AProt. 22, S. 36 ff.

(2) rechtliche Unmöglichkeit des Eingriffes durch Schleppeinsätze

Öffentliche Stellen dürfen auch zur Gefahrenabwehr nur tätig werden, wenn sie sich für ihr Verhalten auf eine Gesetzesvorschrift als Ermächtigungsgrundlage berufen können.

Nach der deutschen gesetzlichen Zuständigkeitsordnung sind grundsätzlich entweder der Bund oder die Länder zuständig. Auf dieses Verbot der Mischverwaltung verweist auch der Sachverständige Prof. Dr. Ziemke in seinem Gutachten.

Als Rechtsgrundlagen für das Schleppen der führerlosen „Pallas“ bzw. für das vermutlich tatsächlich nicht durchführbare Löschen der brennenden „Pallas“ kam hier das Verkehrs- und Wegerecht in Frage, das die Bundeszuständigkeit begründet.

Soweit der Sachverständige Prof. Dr. Ziemke darüber hinaus Zuständigkeiten des Landes zur Gefahrenabwehr ableitet, kann dem gerade unter Verweis auf das Verbot der Mischverwaltung nicht gefolgt werden. Darüber hinaus ergibt selbst die Subsumtion des vom Sachverständigen Prof. Dr. Ziemke abstrakt Ausgeführten auf die konkrete Situation der „Pallas“-Havarie keine Handlungspflicht des Landes Schleswig-Holstein.

(a) Verkehrs- und Wegerecht

Die Regelung des Verkehrs- und Wegerechtes auf See obliegt dem Bund. Das Verkehrs- und Wegerecht betrifft das Meer in seiner Eigenschaft als Verkehrsweg, als Seewasserstraße. Der Bund hat die Kompetenz, Angelegenheiten des Schiffsverkehrs zu regeln. Das ist u.a. durch das Bundeswasserstraßengesetz und das Seeaufgabengesetz geschehen.

Nach dem Seeaufgabengesetz obliegt die Abwehr von Gefahren, die von der Schifffahrt ausgehen, und von Gefahren, die der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs drohen, den Behörden der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes.

Die herrenlos treibende und brennende „Pallas“ stellte zum einen eine von der Schifffahrt ausgehende und andererseits eine der Schifffahrt drohende Gefahr dar. Damit lag hier die Gefahrabwehrbefugnis und damit die Befugnis zum Beseitigen dieser Gefahr durch das Abschleppen der „Pallas“ bei der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, die diese Schleppmaßnahmen bis zur Einberufung der ELG am 30.10.1998 auch ausführten.

Der Sachverständige Prof. Dr. Ziemke führte aus: „Soweit die Zuständigkeit des Bundes begründet ist, weichen Kompetenzen des Landes mit Ausnahme der Notkompetenzen unter dem Gesichtspunkt des Verbots der Mischverwaltung.“ (S. 43 des Gutachtens).

Die Sachverständigen Dr. König und Dr. Jenisch und auch das Seeamt in der mündlichen Begründung seines Spruches sind sich darin einig, dass das Abschleppen der „Pallas“ eine Maßnahme der schiffahrtspolizeiliche Gefahrabwehrbefugnis des Bundes war. Aus dem vom Sachverständigen Prof. Dr. Ziemke Gesagten folgt damit, dass neben der Bundeszuständigkeit zum Abschleppen der „Pallas“ kein Raum für eine Zuständigkeit des Landes zur Einleitung von Abschleppmaßnahmen war, es sei denn es handelte sich um eine Notmaßnahme (dazu siehe sogleich).

Der Sachverständige Prof. Dr. Ziemke steht damit mit seiner Ansicht allein, die mit Hilfe der Konstruktion der „Zuständigkeit des Landes kraft Sachgebietsnähe“ eine „primären“ Zuständigkeit des Landes Schleswig-Holstein begründet. Diese Konstruktion unterläuft die eindeutig durch das Grundgesetz geregelte Zuständigkeitsverteilung an den Bund unter Hinweis auf die „Berücksichtigung des Gesamtzusammenhangs der Bund-Länder-Beziehung“.

(b) Notkompetenzen des Landes

Auch aus dem Gesichtspunkt von Notkompetenzen konnte Schleswig-Holstein keine Kompetenz für eigene Schleppmaßnahmen herleiten.

Der Sachverständige Prof. Dr. Ziemke führt in seinem Gutachten aus, dass Notkompetenzen in den Fällen bestünden, in denen die an sich zuständige Behörde nicht oder nicht „ausreichend“ handele.

Im Falle der „Pallas“ war die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes in der Zeit vom 26.10. bis zum 30.10.1998 als zuständige Behörde das WSA Cuxhaven und hier die schiffahrtspolizeiliche Einsatzgruppe desselben tätig.³⁸¹ Sie wurde selbst durch die Anleitung der Abschleppversuche tätig. Die Ausschussberatung hat im Fall der „Pallas“ lediglich eine Handlungslücke bei der Tätigkeit des zuständigen Bundes ergeben. Das war die Zeit von 00:49 Uhr bis 07:19 Uhr am 26.10.1998 (Untergeschnittene Meldung). Lediglich zu diesem frühen Zeitpunkt hätte Schleswig-Holstein anstelle des Bundes tätig werden können. Zu diesem Zeitpunkt war Schleswig-Holstein aber noch nicht über die Vorfälle um die „Pallas“ informiert.

Zwar gelang es den beteiligten Schiffen entgegen der Erwartung aller Beteiligten nicht, die „Pallas“ in den Hafen nach Cuxhaven zu schleppen und damit die Strandung der „Pallas“ zu verhindern, obwohl in der Zeit vom 26.10.1998, 20:00 Uhr, bis 28.10.1998, 15:00 Uhr, eine Schleppverbindung zur „Pallas“ hergestellt werden konnte. Dies bedeutet aber nicht, dass das letztendliche Scheitern der von der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes angeleiteten Schleppversuche eine Handlungsbefugnis des Landes Schleswig-Holstein begründete. Zum einen wäre nach Aussage der Auskunftsperson Zahalka über die bereits am Unglücksort befindlichen Schiffe kein weiteres Schiff zum Schleppsinsatz bei der „Pallas“ geeignet gewesen. Darüber hinaus haben die Ausschussberatungen keine Anhaltspunkte dafür ergeben, dass angesichts der Sturmweatherlage das Vorhandensein eines weiteren Schiffes vor Ort die Strandung hätte verhindern können.

³⁸¹ ELG-Bericht, S. 15.

Auch der Gesichtspunkt der Amtshilfe konnte hier keine Kompetenz des Landes zum Schleppereinsatz begründen, da es an einem hierfür erforderlichen Amtshilfeersuchen des zuständigen Bundes fehlte. Ein solches Ersuchen wäre auch aufgrund der Tatsache, dass bereits alle einsetzbaren Schlepper vor Ort waren, unsinnig gewesen.

bb) Schleppen - Zeitraum vom 30.10. bis zum 06.11.1998

Mit Ausrufung des ELG-Falles am 30.10.1998³⁸² wurde die ELG entsprechend dem Bund-Länder-Abkommen für das Abschleppen der „Pallas“ zuständig. Seit diesem Zeitpunkt war Schleswig-Holstein durch die Mitarbeit seines aus dem MUNF entsandten Vertreters in der ELG an den Schleppversuchen der ELG beteiligt. Damit war Schleswig-Holstein für die von der ELG durchgeführten Maßnahmen mitverantwortlich. Diese waren jedoch nicht für die Strandung der „Pallas“ kausal.

Auch die Schleswig-Holstein nach der ELG-Richtlinie verbleibende Eilkompetenz konnte keine Befugnis des Landes zum Schleppereinsatz begründen, da die Voraussetzungen der Eilkompetenz hier nicht vorlagen und alle einsetzbaren Schlepper bereits vor Ort waren.

cc) Kontakte zwischen ZMK/SBM/SLM und MUNF/IM

Schleswig-Holstein wurde am 26.10.1998 um 11:15 Uhr durch die Sonderstelle des Landes zur Bekämpfung von Meeresverschmutzungen (SLM) über die führerlos und brennend vor Sylt treibende „Pallas“ informiert. Daraufhin und am Folgetag trat das MUNF in Kontakt mit dem ZMK, um sich über die aktuellen Positionsdaten der „Pallas“ zu erkundigen.

Am 26.10.1998 wurde der Leiter des Amtes für Katastrophenschutz (AfK) im Innenministerium, die Auskunftsperson Preugschat, vom Lagezentrum des Innenministeriums über eine Anfrage wegen eines Nothafens für die brennende „Pallas“ informiert. Ab diesem Zeitpunkt wurde der Kontakt zum ZMK aufrechterhalten.

Am Morgen des 27.10.1998 wurde der Abteilungsleiter im Innenministerium, die Auskunftsperson Gudat, unterrichtet.

Ab diesem Zeitpunkt bestand ständiger Kontakt des AfK mit Cuxhaven bzw. später mit MUNF und Kreis NF.

Am 28.10.1998 unterrichtete die Sonderstelle des Bundes zur Bekämpfung von Meeresverschmutzungen (SBM) um 22:30 Uhr den Mitarbeiter des MUNF Grett, der bei Eintritt eines ELG-Falles zuständiger Vertreter war, von der Ausrufung des „ruhenden ELG-Falles“.

³⁸² ELG-Bericht, S. 12.

Am 29.10.1998 teilte der ZMK dem MUNF um 14:20 Uhr mit, dass die „Pallas“ Grundberührung im weichen Untergrund habe. Sie liege jedoch sicher am Anker und hebe sich mit auflaufendem Wasser. Der Versuch, den Frachter auf „den Haken zu bekommen“, sei für die nächsten Stunden beabsichtigt. Der Brand im Ladebereich sei gelöscht. Es bestünde lediglich eine leichte Rauchentwicklung an Schwelstellen.

Am 30.10.1998 rief 09:15 Uhr Wienholdt vom MUNF Scheffel (SBM) an und setzte sich in diesem Telefonat für die sofortige Einberufung des ELG-Falles ein. Daraufhin wurde das sofortige Zusammentreten der ELG beschlossen.

Am 30.10.1998 faxte der Abteilungsleiter des MUNF um 19:28 Uhr der ELG die Konzeption der Bekämpfungsmaßnahmen und Vorbereitungen des StUA Schleswig.

Die direkte Kommunikation zwischen schleswig-holsteinischen Regierungsstellen und den Stellen in Cuxhaven wurde mit der Einberufung der ELG durch die Kommunikation zwischen dem Land und seinem Vertreter in der ELG ersetzt.

dd) Kommunikation zwischen MUNF/IM und den nachgeordneten Behörden

MUNF und Innenministerium waren seit dem 26.10.1998 über den Fall „Pallas“ informiert.

Obwohl zu diesem Zeitpunkt ein Ölaustritt unwahrscheinlich erschien und daher eine Ölbekämpfung vor Ort nicht erforderlich war, benachrichtigten MUNF und Innenministerium die ihnen nachgeordneten Behörden frühzeitig und bezogen sie in die Erarbeitung von Problemlösungen ein.

Am 27.10.1998 teilte das MUNF dem Staatlichen Umweltamt (StUA) Schleswig um 16:10 Uhr die bisherige Gesamtlage zur Havarie „Pallas“ mit.

Am gleichen Tag alarmierte der Leiter des Amtes für Katastrophenschutz (AfK) im Innenministerium, die Auskunftsperson Preugschat, um 17:05 Uhr vorsorglich den Kreis NF als zuständige untere Katastrophenschutzbehörde über die Lage und eine potentielle Gefahr für das Wattenmeer.

Am 28.10.1998 informierte das MUNF um 22:45 Uhr erneut das StUA Schleswig, die WSD Husum und das Lagezentrum Nordfriesland.

Am gleichen Tag gab es einen Telefonkontakt des MUNF mit den Mitarbeitern der Amtsverwaltung auf Amrum.

Am 29.10.1998 gab das MUNF um 09:00 Uhr alle ihm bekannten Informationen an das Amt Amrum weiter. Der Amtsvorsteher wurde insbesondere von Vorbereitungen für Schutzmaßnahmen, die beim StUA getroffen wurden, in Kenntnis gesetzt.

Am gleichen Tag übersandte das MUNF an das StUA ein Schreiben der Sonderstelle des Bundes (SBM) und das Meldeprotokoll des schleswig-holsteinischen ELG-Vertreters zum Fall „Pallas“ mit der Bitte um eine konzeptionelle Vorbereitung für den Fall, dass die Schleppversuche der Bundesschiffe keinen Erfolg hätten und es bei der „Pallas“ zu einem Ölaustritt komme. Gleichzeitig wurde das Landesamt für den Nationalpark Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer informiert.

Am gleichen Tag wurde das StUA durch das MUNF ein weiteres Mal über die Entwicklungen im Fall „Pallas“ unterrichtet. Es wurde eine nächtliche Rufbereitschaft aktiviert.

Am 30.10.1998 informierte das MUNF das StUA Schleswig um 09:20 Uhr über die derzeitige Situation und weis das StUA an, Vorbereitungen für die landseitigen Bekämpfungsmaßnahmen zu treffen und dabei das ALR Husum mit einzubeziehen.

Am selben Tag wurde das Nationalparkamtes erneut durch das MUNF informiert und Driftberechnungen durchgeführt, die dem StUA, Dienststelle Husum, zugeleitet wurden.

Um 12:20 Uhr fragte das MUNF beim StUA nach dem Stand der Vorsorgeplanungen und forderte bis 13:30 Uhr ein konkretes Vorsorgekonzept an.

Um 17:10 Uhr leitete das MUNF dem StUA die ELG-Pressemitteilung zu.

Am 31.10.1998 setzte sich die Auskunftsperson Preugschat vom AfK um 12:00 Uhr mit dem Bereitschaftsdienst des Kreises NF telefonisch in Verbindung und warnte ihn nachdrücklich davor, die Gefahrenlage zu unterschätzen. Er erhielt darauf die Antwort, die Verantwortlichen seien derzeit jederzeit erreichbar, die Ölwehren auf den Inseln seien alarmiert und stünden „Gewehr bei Fuß“.

Am 02.11.1998 trafen das MUNF und das StUA Absprachen hinsichtlich des Einsatzes möglicher Ölbekämpfungsschiffe.

Am 03.11.1998 gab das MUNF dem Landrat des Kreises Nordfriesland, Dr. Bastian, einen weiteren Sachstandsbericht.

Nach Aussage des Landrates des Kreises Nordfriesland, Dr. Bastian, wurde zwischen ihm und dem MUNF verabredet, dass die Informationen zunächst an den Kreis gehen sollten und der Kreis dann die Verantwortung dafür übernehmen sollte, die Informationen an die Ämter weiterzuleiten. Diese sollten dann die Information vor Ort übernehmen. Dies Verfahren sei vom 03.11. bis zum 05.11.1998 relativ gut gelaufen.

Am 05.11.1998 teilte das MUNF dem StUA um 10:00 Uhr mit, dass an das ALR die Order erteilt worden sei, das Ölbekämpfungsschiff „Norderhever“ auszurüsten. Die Einsatzentscheidung solle gegen 15:00 Uhr getroffen werden. Tatsächlich erging die Order zum Auslaufen nach Amrum an die „Norderhever“ um 14:30 Uhr

Am 07.11.1998 ordnete das MUNF beim StUA Schleswig um 09:11 Uhr eine verschärfte Bereitschaft an. Um 09:50 Uhr erhielt das StUA vom MUNF nochmals die Weisung, sich auf konkrete Landbekämpfungsmaßnahmen vorzubereiten. Um 12:48 Uhr empfahl das MUNF dem StUA, das Personal zu verstärken. Um 16:25 Uhr wurde der Landrat des Kreises Nordfriesland, Dr. Bastian, vom Abteilungsleiter des MUNF, der Auskunftsperson Kesting, in die bestehende Lage eingewiesen. Bei dieser Gelegenheit wurde von der Auskunftsperson Kesting der Vorschlag einer Bürgermeisterdienstbesprechung gemacht, der der Information der Inselbürgermeisterinnen und -bürgermeister dienen sollte. Dr. Bastian hielt ein solches Informationstreffen nicht für zweckmäßig. Am gesamten Tag wurde die Verbindung zwischen dem MUNF, dem StUA und dem ALR fortdauernd gehalten.

ee) Kommunikation zwischen MUNF und Innenministerium

Zwischen MUNF und Innenministerium gab es einen ständigen Informationsaustausch.

Am 30.10.1998 übermittelte das MUNF dem Lagezentrum des Innenministeriums ein Meldeprotokoll zum ELG-Fall „Pallas“. Darin wurde über die bisherige Lageentwicklung und die Pressemitteilung der Einsatzleitgruppe informiert. Um 16:15 Uhr nahm das Innenministerium mit dem Abteilungsleiter des MUNF Kontakt auf und fragte nach dessen fachlicher Beurteilung der Lage. Die Auskunftsperson Kesting antwortete, die Lage sei vom MUNF mit eigenen Kräften und Mitteln beherrschbar. Das Innenministerium erklärte sich daraufhin mit dem Vorschlag einverstanden, vorerst keine interministerielle Krisenzentrale einzusetzen. Um 18:16 Uhr übermittelte das MUNF an das Lagezentrum des Innenministeriums und an Lorenz/MWTV per Fax Informationen über den aktuellen Sachstand.

Am 05.11.1998 wurde dem Innenministerium durch das MUNF ein Hintergrundpapier als Information zu dem ELG-Fall über bisherige Lageentwicklung vom 26.10. bis 04.11.1998 ergänzt um den Sachstandsbericht vom 05.11.1998 zugesandt.

Am 06.11.1998 erklärte die Auskunftsperson Kesting/MUNF gegenüber der Auskunftsperson Gudat/Innenministerium, dass das MUNF die Situation im Griff habe und eine besondere Lage nicht vorliege.

ff) Maßnahmen zur Schadensvorbeugung an Land

Schleswig-Holstein traf schon frühzeitig Vorsorgemaßnahmen für die Ölbekämpfung an Land.

So wurden im StUA nach Aufforderung des MUNF schon am 29.10.1998, also zu einem Zeitpunkt, zu dem ein Ölaustritt noch für unwahrscheinlich gehalten wurde, Vorbereitungen für Schutzmaßnahmen für den Fall getroffen, dass die Schleppversuche der Bundesschiffe keinen Erfolg hätten und es bei der „Pallas“ zu einem Ölaustritt käme.

Am 30.10.1998 weis das MUNF das StUA Schleswig um 09:20 Uhr erneut an, Vorbereitungen für landseitige Bekämpfungsmaßnahmen zu treffen und dabei das ALR Husum mit einzubeziehen.

b) Zeitraum nach dem erstmaligen Auslaufen von bekämpfbaren Schadstoffen

Der erste Austritt von bekämpfbarem Öl aus der „Pallas“ war am 07.11.1998.

Für die Bekämpfung von Öl im Gebiet der Küstengewässer und an Land sind nach der Zuständigkeitsverteilung des Grundgesetzes grundsätzlich die Länder zuständig.

Das Wasserwirtschaftsrecht befasst sich mit dem Wasser in seiner Eigenschaft als Ressource für die Menschen. Rahmenrechtliche Regelungen hierüber hat der Bund im Wasserhaushaltsgesetz getroffen. Diesen Rahmen hat Schleswig-Holstein durch das Landeswassergesetz ausgefüllt. Die Staatlichen Umweltämter in Schleswig-Holstein können als untere Naturschutzbehörden nach § 110 Landeswassergesetz i.V.m. § 2 Abs. 3 Nr. 1 a der Landesverordnung über die Errichtung von StUA) grundsätzlich Maßnahmen zur Reinhaltung der Küstengewässer vor Ölverschmutzungen treffen. Für die Abwehr von Gefahren, die dem Nationalpark drohen, ist das Landesamt für den Nationalpark Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer zuständig.

Für Ölbekämpfungsmaßnahmen haben die Länder und der Bund allerdings durch den Abschluss der Bund-Länder-Vereinbarung die Anordnungszuständigkeit an die ELG abgegeben. Der ELG-Fall wurde hier am 30.10.1998 ausgerufen. Nach dem 30.10.1998 war also die ELG für die Anordnung von Ölbekämpfungsmaßnahmen zuständig.

Über ihren ELG-Vertreter und durch eine ständige Kommunikation mit der ELG nahm Schleswig-Holstein jedoch auf die konkret von der ELG angeordneten Maßnahmen Einfluss.

So stammte der durch den ELG Beschluss vom 08.11.1998, 13:30 Uhr, übernommene Vorschlag, die „Sardine“ von Büsum nach Husum zu verlegen und für die Strandreinigungsmaßnahmen auszurüsten, vom Abteilungsleiter des MUNF, der Auskunftsperson Kesting.

Der ELG-Beschluss vom 12.11.1998, 18:00 Uhr, die „Bottsand“ vorsorglich vor Ort zu beordern, wurde auf Anforderung des interministeriellen Leitungsstabes Schleswig-Holstein vom 12.11.1998 getroffen, der voraussah, dass beim Fluten der Laderäume der „Pallas“ eine kritische Situation für die Stabilität des Schiffes entstehen könnte, in deren Folge plötzlich größere Mengen Öl austreten könnten.

Auch der ELG-Beschluss vom 19.11.1998, 10:40 Uhr, ging auf eine Initiative des Krisenstabes in Schleswig-Holstein zurück. Nach diesem Beschluss sollte für das THW und die Feuerwehr durch Schleswig-Holstein vor Ort eine Bereitschaft eingerichtet werden, um bei drohender weitverteilter Anlandung von Öl einen schnellen Einsatz gewährleisten zu können.

aa) Ölbekämpfung auf See

Die Ölbekämpfung auf See lag von Anfang an in der Zuständigkeit der ELG. Schleswig-Holstein beteiligte sich mit seinen Ölbekämpfungsschiffen.

(1) Allgemein

Am 06.11.1998 wurde das Ölbekämpfungsschiff „Norderhever“ mit 4 Personen Besatzung auf dem Bauhof in Husum für die Ölbekämpfung ausgerüstet und lief noch abends nach Amrum aus. Zu dem ersten Einsatz am 07.11.1998 wurden 5 zusätzliche Mitarbeiter zur Unterstützung des Schiffspersonals eingeflogen.

Da vermehrt Öl aus der „Pallas“ austrat, beorderte das StUA weitere Schiffe nach Amrum.

Die Schiffe „Oland“, „Hooge“ und der mit 600 m Ölsperren beladene Ponton „Norderoog“ wurden am 07.11.1998 ausgerüstet und liefen noch am späten Nachmittag aus und waren ab dem 08.11.1998 zur Ölbekämpfung gleichzeitig, teilweise auch abwechselnd im Einsatz.

Die „Oland“ als OSC erhielt dabei den Auftrag, zwecks Schadensbegrenzung die Ölfangschiffe schnell und koordiniert möglichst nahe an die „Pallas“ oder an auf See treibende Ölfelder heranzuführen, damit diese, wenn möglich, vor ihrem weiteren Verdriften gefischt werden konnten. Die „Oland“ sollte dabei logistische Aufgaben und die nautischer Unterstützung/Beratung für alle dort eingesetzten Schiffe (einschließlich „Barbara“ und „Pallas“) übernehmen, mit Hilfe eines ALR-Lotsen die „Kiel“ an die brennende „Pallas“ heranzuführen und Wege und Tiefgänge angeben. Sie sollte auf Anfrage bzw. bei besonderen Vorkommnissen die Einsatzleitung des StUA Schleswig im ALR Husum informieren.

Durch ständigen Funkkontakt aller Ölfangschiffe vor Ort mit der örtlichen Einsatzleitung wurden alle Meldungen über Ölvorkommen zusammengefasst, um optimale Bekämpfungseinsätze zu fahren.

Das ALR Husum berichtet, dass die Informationen der Ölfleger in den ersten Tagen zu spät die örtliche Einsatzleitung erreichten. Auch wird die Frage gestellt, ob die ELG bereits vor der Strandung der „Pallas“ die Ölweherschiffe hätten aktivieren müssen.

(2) Einschleppeln der „Pallas“

In den Ausschussanhörungen und den Ausschussunterlagen überwogen die Ansichten, die die vom Umweltminister Schleswig-Holsteins, der Auskunftsperson Steenblock, angeordnete Einschleppung der „Pallas“ als sinnvoll einschätzten.

Am 14.11.1998 stellte der interministerielle Leitungsstab Schleswig-Holsteins den dringenden Antrag an die ELG, dass sofort mit dem Einschlingeln des Wracks mit Hochseeschlingeln begonnen werden solle. Es werde eine Entscheidung mit ausführlicher, für die Öffentlichkeit verwendbarer Begründung erwartet. Die von der ELG mit der fachlichen Bewertung des Antrags beauftragten Sonderstellen des Bundes und der Küstenländer sahen das Einschlingeln der „Pallas“ mit Ölsperren als ungeeignet an. Daraufhin wurde der Antrag des interministeriellen Krisenstabes von der ELG „nicht befürwortet“.

Am folgenden Tag, 15.11.1998, ordnete der Umweltminister des Landes Schleswig-Holstein, die Auskunftsperson Steenblock, in einem Gespräch mit dem Abteilungsleiter Kesting das Einschlingeln an, nachdem der Abteilungsleiter darauf hingewiesen hatte, dass die ELG nicht zur Übernahme der Kosten bereit sei.

Am 15.11.1998 wurde die auf der „Kiel“ vorhandene 400 m lange Ölsperre um die „Pallas“ ausgelegt.

Die ausgebrachte Ölsperre hatte gemäß Meldungen am 15.11.1998, 10:23 Uhr, am 19.11.1998, 10:30 Uhr, und 20.11.1998, 14:30 Uhr, nach Auffassung der Besatzungen von „MPOSS“, „Knechtsand“, „Kiel“, „Norderhever“ und „Oland“ am 20.11.1998, 17:15 Uhr, nach Auffassung des ALR und nach der im Ausschuss vom Kapitän der „Kiel“ gemachten Aussage den entscheidenden Vorteil, dass das von der „Pallas“ austretende Öl nicht flüchtig sondern punktuell die Ölsperre verließ, sodass sich die Ölauffangschiffe direkt in die „Auslauffahren“ legen konnten, um Öl aufzunehmen. Auch nach ersten Defekten an der Ölsperre sei aufgrund der günstigen vorherrschenden Wellenbedingungen noch ein gezieltes Aufnehmen von Öl möglich gewesen.

Erst als die Ölsperre nach ca. 2 Wochen durch den Wellenangriff stark beschädigt gewesen sei und durch die Welleneinwirkung Teile der Ölsperre sich an Steuerbord der „Pallas“ verhakt hätten, sei die Wirksamkeit der Sperre nicht mehr gegeben gewesen.

(3) Ausrüstung der Ölbekämpfungsschiffe

Im Nachhinein formulierte das ALR Husum folgende Kritik an der Ausrüstung der Ölbekämpfungsschiffe:

Die Schlingenschürzen der „Norderhever“ seien altersbedingt reparaturanfällig; es fehle ein Reparaturset der Ölschlingel auf der „Norderhever“; die Skimmer- und Schürzenbefestigung der vorhandenen Handwinden der „Norderhever“ müssten gegen Elektrowinden ausgetauscht werden; „Norderhever“ und „Hooge“ müssten mit fest eingebauten Telefonanlagen mit 2-Kanal-UKW-Funkgeräten ausgerüstet werden; Letzteres gelte ebenfalls für die „Oland“; der „Oland“ fehlten darüber hinaus Fax- und Kopiergerät, der „Norderhever“ eine Wechselsprechanlage für Deckpersonal. Auf der „Norderhever“ behinderten die power-packs durch ihren hohen Geräuschpegel eine Verständigung an Deck.

Die Wannens für die Unterbringung der Skimmer an Deck der „Norderhever“ könnten nicht seefest gelascht werden, was für den Einsatz bei stärkerem Seegang notwendig sei. Schließlich müssten für die „Oland“ und die „Norderhever“ durch die Nachrüstung von Trenntrafos die Bedingungen für einen zeitgemäßen Landanschluss geschaffen werden.

bb) Ölbekämpfung an Land

Es ist im Ausschuss unstrittig geblieben, dass die Ölbekämpfung an Land gut funktionierte. Am Ende eines jeden Tages waren die Strände auf den Inseln Amrum und Föhr jeweils gereinigt. Es gab nach Ansicht aller Beteiligten vor Ort genügend Personal.

Nach Aussage des Leiters des Staatlichen Umweltamtes, der Auskunftsperson Dr. Oelerich, war die Lage in den betroffenen Gemeinden unterschiedlich. So seien die Gemeinden und die Stadt Westerland auf Sylt sehr gut organisiert gewesen. Amrum sei von der technischen Abwicklung her gut organisiert gewesen. Auf Föhr habe das StUA die Lage sehr intensiv betreut. Die Stadt Wyk sei gut organisiert gewesen.

Auch die Zusammenarbeit zwischen ALR, StUA und den untergeordneten Dienststellen war nach einhellig im Ausschuss geäußerten Ansicht gut. Insofern entbehrt die Forderung nach einer Zusammenlegung von StUA und ALR der Grundlage.

So sprach Landrat Dr. Bastian davon, man habe in dieser Situation eine Menge bewegen können und sei sehr schnell zu relativ guten, gutlaufenden Strukturen gekommen.

Die Auskunftsperson Dr. Oelerich vom StUA Schleswig äußerte im Ausschuss, das Verhältnis zum Amt für Ländliche Räume (ALR) in Husum habe sich als ein sehr intensives und selbstverständliches ergeben. Das StUA habe uneingeschränkt auf die Amtshilfe des ALR bauen können.

Die Auskunftsperson Dr. Oelerich erklärte daneben, dass es für Ölunfälle Einsatzpläne in seinem Hause gebe. Allerdings erklärte die Staatssekretärin im MUNF, die Auskunftsperson Berg, diese Pläne seien zum Teil veraltet.

cc) Entsorgung des Öls

Über die von Landrat Dr. Bastian am 09.11.1998 in einem Telefonat gegenüber dem Leiter des Amtes für Katastrophenschutz vorgebrachte Kritik hinaus, dass Container mit veröltem Sand voll seien und nicht abgeholt würden, wurde keine Kritik bezüglich der Entsorgung des Öls laut.

dd) Kommunikation zwischen MUNF/IM und den nachgeordneten Behörden

Am 08.11.1998 wurde das StUA um 08:40 Uhr durch das MUNF darüber unterrichtet, dass einzelne Ölfelder gesichtet worden seien. Die Ölbekämpfungsschiffe wurden daraufhin zum Einsatz beordert und das Absuchen der Strände angewiesen. Auch wurde um Kontakt zu den Gemeinden gebeten.

Am 09.11.1998 fand eine telefonische Lagebesprechung zwischen Landrat Dr. Bastian als Vertreter der unteren Katastrophenschutzbehörde und dem Leiter des AfK, der Auskunftsperson Preugschat, statt. In dieser äußerte die Auskunftsperson Dr. Bastian Kritik an der Koordination der Entsorgung der Container mit Öl-Sandgemisch.

Am 10.11.1998 fand um 10:00 Uhr im MUNF eine Lagebesprechung statt. Darin wurde festgelegt, dass den von Ölanlandungen potentiell betroffenen Gebieten Berater aus dem MUNF zur Seite gestellt werden sollten. Berater von Pellworm war danach Jansson, Berater Amrums Olfert und Berater Föhrs van Beuningen. Herr Maurus habe den für Sylt angebotenen Berater abgelehnt. Am gleichen Tag wurden die Berater vom MUNF in die Lage eingewiesen. Gleichzeitig wurde betont, dass die Einsatzleitung vor Ort beim StUA liegt. Daher sei der Einsatz und die Ablösung der Berater vor Ort zu klären und mit dem StUA abzustimmen.

Daneben wurde beschlossen, die Ergebnisse der Besprechungen der ELG mit der Bitte um Zustimmung der durchgeführten Maßnahmen per Fax zuzuleiten. Den Beratern vor Ort sollten die Ergebnisse der Lagebesprechungen im MUNF gefaxt werden. Diese sollten ihre Sichtmeldungen morgens um 07:30 Uhr an das MUNF melden, um eine Weiterleitung an die ELG vor 10:00 Uhr möglich zu machen.

Nach Aussage der Auskunftsperson Dr. Oelerich war der Kreis Nordfriesland ständig mit einem Vertreter bei den Lagebesprechungen des StUA anwesend. Zusätzliche telefonische Kontakte bestanden. Das StUA habe in ständigem Kontakt zu den Städten und Gemeinden, die vor Ort mit der Reinigung der Strände zu tun hatten, gestanden.

Am 13.11.1998 fand ein weiteres Telefonat zwischen der Auskunftsperson Preugschat/interministerieller Leitungsstab und der Auskunftsperson Dr. Bastian statt, in dem Letzterer mitteilte, dass er sich derzeit noch sehr zurückgehalten habe und die Situation weiterhin vor Ort durch das StUA und das ALR zu bewältigen sei.

Die Pressearbeit war nicht immer optimal. In den Akten des MUNF finden sich Pressemitteilungen des MUNF ab dem 09.11.1998. Nach den Akten des MUNF gab es ab dem 13.11.1998 ein Bürgertelefon des MUNF.

ee) Kommunikation zwischen MUNF und Innenministerium - Krisenstab

Ein interministerieller Leitungsstab wurde erst am 10.11.1998 eingesetzt. Zuvor hatte das Innenministerium dem MUNF mehrfach den Vorschlag der Einsetzung eines solchen Leitungsstabes gemacht, was vom MUNF abgelehnt worden war.

Der Innenminister des Landes Schleswig-Holstein, die Auskunftsperson Dr. Wienholtz, äußerte hierzu im Ausschuss die Ansicht, dass sich an der gesamten Situation nichts geändert hätte, wenn der interministerielle Krisenstab im Innenministerium schon früher einberufen worden wäre.

Am 07.11.1998 fand ein Telefonat zwischen dem Abteilungsleiter des MUNF, der Auskunftsperson Kesting, und dem Bereitschaftsdienst des AfK statt. Darin bat Kesting um erhöhte Ansprechbarkeit, um ggf. die Krisenzentrale nutzen zu können. Er erhielt die Antwort, dies sei bereits

seit dem 30.10.1998 angeordnet. Die Auskunftsperson Kesting informierte bei dieser Gelegenheit das IM darüber, dass durch einen Hubschrauberflug am Vorabend festgestellt worden sei, dass sich nicht nur ein Knick im Rumpf des Havaristen befindet, sondern dass ein Riss entstanden sei, aus dem ein leichter Ölaustritt erkennbar ist. Ölbekämpfungsschiffe seien in Stellung gebracht worden, die sofort eingesetzt werden könnten.

In diesem Gespräch wurde eine Aktivierung der Krisenzentrale von der Auskunftsperson Kesting als zu diesem Zeitpunkt nicht notwendig angesehen.

Am 09.11.1998 schrieb der Leiter des AfK in einem Vermerk, nach der Auffassung des Innenministeriums sei für den Kreis NF nicht der Katastrophenfall gegeben. Jedoch liege wegen der Notwendigkeit, Maßnahmen mehrerer Bundes- und Landesbehörden zu koordinieren, eine besondere Lage vor.

Der Abteilungsleiter des Innenministeriums, die Auskunftsperson Gudat, nahm daraufhin Kontakt mit der Auskunftsperson Kesting auf. Dieser lehnte die Feststellung einer „besonderen Lage“ jedoch vehement ab. Daraufhin erging im Innenministerium der Beschluss, einen Brief an Minister Steenblock zu verfassen und die Staatskanzlei durchschriftlich zu benachrichtigen. Dementsprechend wurde noch am selben Tag ein Fax des Innenministers Dr. Wienholtz an den Umweltminister Steenblock abgesandt, in dem der Innenminister die Auffassung vertrat, aufgrund der Meeresverschmutzung durch Öl sei eine länger anhaltende „besondere Lage“ absehbar. Durch die Einberufung eines interministeriellen Leitungsstabes solle eine Bündelung aller zur Gefahrenabwehr erforderlichen personellen und materiellen Ressourcen erfolgen und eine mit allen betroffenen Ministerien abgestimmte Pressearbeit vorgenommen werden.

Am selben Tag schrieb die Auskunftsperson Kesting in einem Vermerk:

„Weitergehende Maßnahmen wie die Ausrufung einer ‚besonderen Lage‘ sind nicht erforderlich. Eine Koordinierung zwischen den Beteiligten erfolgt in einer vom MUNF einberufenen Gesprächsrunde.“

Am 10.11.1998, 11:00 Uhr, fand eine Lage- und Orientierungsbesprechung zur Havarie des Frachtschiffes „Pallas“ statt, an der Vertreterinnen und Vertreter des MUNF und des Innenministeriums und der WBK I - Küste teilnahmen. In dieser Besprechung wurde der Vorschlag der Einsetzung eines Leitungsstabes von der Auskunftsperson Kesting abgelehnt. Am selben Tag beschloss das Kabinett die Errichtung eines interministeriellen Leitungsstabes der Landesregierung. Der interministerielle Leistungsstab trat sofort zusammen. Am 11.11.1998 informierten sich Ministerpräsidentin, Innenminister und Umweltminister um 14:00 Uhr in der Krisenzentrale über den aktuellen Sachstand.

3. Bewertung der zeitlichen Abläufe und der getroffenen Maßnahmen

Die durch den Ausschuss zu beantwortende Frage, was zur Havarie und Strandung des Holzfrachters „Pallas“ in der Nordsee geführt hat, kann nach dem Ergebnis der Anhörungen im Ausschuss und den vorliegenden Materialien nicht eindeutig beantwortet werden.

Zur **Havarie** hat das Seeamt Kiel nicht der Ausschuss Aussagen treffen können. Insoweit wird deshalb auf den Spruch des Seeamtes vom 21.08.1999, Umdruck Nr.14/3667 (neu), verwiesen.

Fest steht, dass im Zusammenhang mit dem Versuch, die **Strandung** der „Pallas“ zu verhindern, Fehler gemacht wurden und Umstände möglicherweise folgenreich waren:

- Die Einschätzung der Gefahrensituation durch die dänischen Sicherheitsbehörden wurde der Gefahrenlage nicht gerecht.³⁸³
- Die deutsch-dänische Zusammenarbeit war ungenügend. So erfolgte keine Information der dänischen Behörden an den für die Menschenrettung zuständigen MRCC Bremen.³⁸⁴ So gab es missverständliche Angaben über die „Nordsjøen“ und keine eindeutige Nachfrage nach Schleppern an die deutsche Seite.
- Die „Nordsjøen“ verließ die „Pallas“ am 26.10.1998 um 07:30 Uhr, ohne dass ein anderes Schiff zur „Pallas“ geschickt wurde und damit führerloses und unbeobachtetes Verdriften der brennenden „Pallas“ zugelassen wurde.³⁸⁵
- Erst auf Initiative des ZMK in Cuxhaven erfuhr man auf deutscher Seite ab 07:44 Uhr am 26.10.1998 von der „Pallas“-Situation;³⁸⁶ die dänischen Behörden haben offenbar keine Veranlassung gesehen, über die „Pallas“-Verdriftung Richtung Sylt zu informieren.
- Im Küstenwachzentrum Nordsee (KüWaZN) und dem hier integrierten ZMK wurde auf wichtige Meldungen (Problemkreis der sogenannten untergeschnittenen Meldung) im Zusammenhang mit der „Pallas“-Havarie nicht zeitnah reagiert:

Gemäß Umdruck Nr.14/3782 (die Mitschriften der Telefonate sind in III.A.1. teilweise wiedergegeben) sind am BGS-Apparat 390 im KüWaZN vier Telefonate (am 25.10.1998: 17:30 Uhr und 17:34 Uhr, am 26.10.1998: 00:49 Uhr und 05:00 Uhr) sowie am ZMK-Apparat 485 zwei Telefonate (am 26.10.1998: 00:42 Uhr und 05:06 Uhr) „Pallas“-relevant, führten aber zunächst zu keiner Aktion des zuständigen WSA Cuxhaven. Ursache des anfänglichen Nichtreagierens liegt in der fehlenden Information über das Fahrzeug „Pallas“ und die Situation desselben. Die verantwortlichen Akteure in dieser Phase, die Auskunftspersonen Zacher und Herrmann, standen also am Morgen des 26.10.1998 bei Schichtwechsel im KüWaZN vor der Situation beschleunigt abnehmender Chancen und Zeit für die Realisierung von Handlungsalternativen („Flaschenhalseffekt“³⁸⁷), um die Strandung der „Pallas“ zu verhindern.

³⁸³ Seeamt, Spruchnummer 5.

³⁸⁴ AProt. 8, S. 11.

³⁸⁵ Umdruck 14/3577.

³⁸⁶ Umdruck 14/3782.

³⁸⁷ nach Clausen, „Schwachstellenanalyse“, Umdruck 14/3402, S. 45.

- Auf „Mellum“, „Neuwerk“ und „Oceanic“ gab es zu wenig Personal, um die Bergungsaufgaben wahrzunehmen. Somit war auffällig, dass sich nicht speziell im Bergen ausgebildetes Personal der „Meerkatze“ auf die besatzungslose und brennende „Pallas“ abwünschen ließ, um eine Leinenverbindung herzustellen. Im Seeamtsspruch, Nummer 7, heißt es hierzu:

„Der erste Schleppversuch durch GS ‚Neuwerk‘ misslang auch deshalb, weil beim Überhieven des Schleppgeschirrs beide Leinen tight kamen, der Königsroller auf der Back der MS ‚Pallas‘ durch Überlast aus dem Deck gerissen wurde und durch zu viel Losegeben die Hievleine in den Backbord-Propeller des GS ‚Neuwerk‘ geriet. Kommunikationsmängel während dieser Arbeitsabläufe zwischen dem Kapitän des GS ‚Neuwerk‘, dem Kapitän des FSB ‚Meerkatze‘ und der an Bord der ‚Pallas‘ befindlichen vierköpfigen Bergungsscrew konnten festgestellt werden.“

- „Kiel“ und „Neuwerk“ wiesen bezüglich der Brandbekämpfung Ausrüstungsmängel auf. Auch war der Personaltausch auf der „Kiel“ hinderlich.
- Die Eignung der bei den Schleppversuchen eingesetzten Schiffe wurde von der Auskunftsperson Zahalka, Verein Bremer Seeverversicherer, relativiert.³⁸⁸ „Mellum“ und „Neuwerk“ können nur Notschlepper sein. Sie seien dafür konstruiert, vielfältige Aufgaben wahrzunehmen, zu denen neben anderen auch das Schleppen gehöre. Die kürzlich zertifizierte „Oceanic“ sei damit in Bezug auf den Katastrophenschutz und das Schleppen von großen Schiffen das beste Schiff in der Deutschen Bucht.
- Die Quantität und die Qualität der Hubschrauberkapazitäten waren in einigen Situationen ungenügend; es wird hierzu auf die Ausführungen in III.B.1. verwiesen.
- Das Prinzip des Vorrangs der Gefahrbeseitigung durch den Störer hätte hier zu Verzögerungen und dem Vorziehen von ungeeigneten privaten vor geeigneten öffentlichen Schleppfahrzeugen führen können. Die vom Reeder mit der Bergung beauftragte „Alex Gordon“, der auf Weisung des ZMK am 27.10.1998 die Chance eines Bergungsversuches gegeben wurde, war nach Auffassung des Kapitäns der „Oceanic“, der Auskunftsperson Pohl, für diesen Bergungsauftrag nicht geeignet.³⁸⁹ Die Tatsache, dass der Kapitän der „Alex Gordon“ die anderen anwesenden Schiffe als Konkurrenz angesehen habe, habe dazu geführt, dass er gegenüber den öffentlichen Schiffen auch in Bezug auf die von ihm geplanten Aktionen „wenig auskunftsfreudig“ gewesen sei.
- Die Institutionen der Personen- und der Sachbergung informierten sich in der Phase der Alarmierung nicht ausreichend und koordinierten ihre Schiffskapazitäten nicht ausreichend.
- Die Zusammenarbeit zwischen militärischen und zivilen Stellen und im Küstenwachzentrum Nordsee war nicht optimal.

³⁸⁸ AProt. 22, S. 43; nach Clausen, „Schwachstellenanalyse“, S. 53.

³⁸⁹ AProt. 20, S. 20.

- Dem jeweiligen On-Scene-Commander (OSC) fehlte die Weisungsbefugnis gegenüber allen vor Ort anwesenden Schiffen.

Jedoch kann bei keinem dieser Fehler eine Ursächlichkeit für die Strandung der „Pallas“ behauptet werden. Es bleibt auch nach den Beratungen des Untersuchungsausschusses die Vermutung, dass Ursache der Strandung der „Pallas“ die Sturmweatherlage war.

4. Ergebnis

Die durch den Ausschuss zu beantwortende Frage, ob die Landesregierung Schleswig-Holstein alle rechtlichen und tatsächlichen Möglichkeiten zur Gefahren- und Katastrophenabwehr hinsichtlich der „Pallas“ genutzt hat, um vorhandene oder eingetretene Schäden zu vermeiden oder zu minimieren, und ob die Koordinierung mit den Maßnahmen von Behörden des Bundes hierzu beigetragen hat, muss unter Beachtung der Ergebnisse des Untersuchungsausschusses insgesamt mit „Ja“ beantwortet werden.

Vor Ausrufung des ELG-Falles am 30.10.1998 war Schleswig-Holstein die Einleitung von eigenen, vonseiten der Wasser- und Schifffahrtsbehörde des Bundes durchgeführten unabhängigen, Schleppmaßnahmen weder tatsächlich noch rechtlich möglich.

Nach Ausrufung des ELG-Falles am 30.10.1998 war Schleswig-Holstein über seinen Vertreter in der ELG an den von der ELG getroffenen Gefahrenabwehrmaßnahmen beteiligt.

Die Ölbekämpfung auf See wie an Land waren erfolgreich.

Die im Ausschuss zu Recht kritisierte Öffentlichkeits- und Informationsarbeit des Schleswig-Holsteinischen MUNF war keine der Gefahrenabwehr dienende Maßnahme.

Auch lag - die Aussagen des Sachverständigen Prof. Dr. Ziemske zum Gefahrbegriff vorausgesetzt -, in der Zeit vom 26.10. bis zum 30.10.1998 noch keine Gefahr vor, die ein Tätigwerden des Landes Schleswig-Holstein hätte notwendig erscheinen lassen.

Der Sachverständige Prof. Dr. Ziemske weist darauf hin, dass Voraussetzung einer Gefahrenabwehrbefugnis ein Zustand sei, „der nach verständiger, auf allgemeiner Lebenserfahrung beruhender Beurteilung in näherer Zeit bei ungehindertem Ablauf des objektiv zu erwartenden Geschehens den Eintritt eines Schadens“ für das Schutzgut erwarten lasse. Es genügt dabei keine abstrakte Gefahr. Die Gefahr muss vielmehr konkret sein, d.h. es muss „objektiv die hinreichende Wahrscheinlichkeit des Schadenseintritts“ für das entsprechende Schutzgut bestehen. Als von dem Land neben den bereits genannten zu schützende Güter nennt der Sachverständige Prof. Dr. Ziemske die „Eigentums- und Berufsrechte der an den Küsten und Stränden lebenden und wirtschaftenden Menschen“. Dies Rechtsgut konnte durch einen Ölaustritt gefährdet werden. Im hier untersuchten Zeitraum vom 26.10. bis zum 30.10.1998 war ein solcher Ölaustritt jedoch noch nicht hinreichend wahrscheinlich. Der konkrete Ölaustritt am 07.11.1998 war durch eine Verkettung von Umständen bedingt, die im Zeitraum vom 26.10. bis zum 30.10.1998 nicht voraussehbar war. Die mit besonders stabilen Außenwänden (Eisklasse) ausgestattete „Pallas“ konnte entgegen der

Erwartung aller Beteiligten nicht abgeschleppt werden und bekam vor Amrum Grundberührung. Dieser Umstand allein führte jedoch noch nicht zum Ölaustritt. Hinzu kam, dass ein weiterer Schleppversuch am 05.11.1998 eine Drehung der „Pallas“ erreichte, diese sich wieder in ihre Ausgangsposition zurückbewegte und durch dieses Manöver ein Knick im Schiff entstand, durch den in der Folge das Öl austrat. Diese Verkettung von Umständen am 06.11.1998 war in der Zeit vom 26.10. bis zum 30.10.1998 noch nicht voraussehbar.

VI. Welche Schlussfolgerungen sind aus der Untersuchung zu ziehen? Empfiehlt es sich insbesondere, dass sich die Landesregierung auf Bundesebene für eine Umstrukturierung des Sicherheitskonzeptes in der Deutschen Bucht einsetzt und/oder die Bundesregierung darum bittet, die Initiative zu entsprechenden Änderungen des internationalen Seerechts zu ergreifen?

A. Ergebnisse anderer Untersuchungen

1. Bericht des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen

(„Havarie des Frachters „Pallas“ in der Nordsee - Bergung, Schadensbegrenzung und Bekämpfung der Ölverschmutzung“) vom 08.03.1999, übersandt am 16.04.1999, Umdruck 14/3301

Gemäß Nummer 7.1 kommt der Bericht in der vorläufigen Bewertung der Geschehnisse um die Havarie der „Pallas“ zu den Feststellungen:

„Im wesentlichen orientierte sich das Vorgehen im Fall „Pallas“ zunächst an dem Schiffsunfallalarmplan und im weiteren an dem Schadstoffalarmplan.“

„... Der Leiter des WSA Cuxhaven, der zugleich Leiter des Katastrophenstabes Nordsee ist, hat die gemäß dem Alarmplan „Katastrophenfall Nordsee“ zu beteiligenden Stellen eingebunden, ohne dass der Katastrophenfall förmlich erklärt wurde.“

Gemäß Nummer 7.2 werden „Erste Schlussfolgerungen“ gezogen:

Einsatz- und Alarmpläne der WSV

Überarbeitung bereits 1997 begonnen und die Entwürfe der überarbeiteten Pläne sollen in Kürze eingeführt werden.

Zusammenwirken der Küstenländer und des Bundes für das Unfallmanagement in der Küstenregion

Eine nähere Untersuchung wird seit Ende 1997 durch eine vom Land Schleswig-Holstein eingesetzte Arbeitsgruppe durchgeführt; siehe hierzu A.4.

Technische und organisatorische Maßnahmen

wie Notschleppeinsatz, Einsatzkoordinierung, Schleppgeschirr, allwettertauglicher Hubschrauber, zusätzliche Mannschaften.

Kurz- und mittelfristig zu verfolgende Maßnahmen auf dem Gebiet der internationalen Zusammenarbeit

Inkrafttreten des Protokolls von 1996 zur Änderung des Haftungsbeschränkungsübereinkommens von 1976 und des Internationalen Übereinkommens von 1996 über Haftung und Entschädigung für Schäden bei der Beförderung schädlicher und gefährlicher Güter auf See (HNS-Übereinkommen).

Trilaterale Zusammenarbeit bei der Bereitstellung von Notschleppkapazitäten unter Einbeziehung der dänischen Seite.

Langfristig zu verfolgende Maßnahmen auf dem Gebiet der internationalen Zusammenarbeit

Im Rahmen der IMO ist die Überprüfung zu initiieren für Notschleppvorrichtungen entsprechend SOLAS 1974/1978 für Tankschiffe unter 20.000 Tons Tragfähigkeit sowie für Schiffe mit gefährlicher Ladung und Trockenfrachtschiffe sowie die Vorbereitung und der Abschluss eines internationalen Haftungsübereinkommens für austretenden Schiffstreibstoff (Bunkeröl).

2. Bericht der Einsatzleitgruppe für die Bekämpfung von Meeresverschmutzungen (ELG) für den ELG-Fall „Pallas“ vom Beginn des ELG-Falles am 30.10.1998 bis zum 19.03.1999, übersandt am 11.06.1999, Umdruck 14/3496

Gemäß Nummer 7. werden „Bewertungen und Konsequenzen (aus) der Abwicklung des ELG-Falles „Pallas“ gezogen, wobei sich Ergänzungen und Veränderungen beziehen auf die

technische Ausrüstung (Schiffe, Geräte etc.)

Erarbeitung von Musterverträgen, Kriterien zur Vertragsgestaltung und –abwicklung,
Verbesserung der Möglichkeiten der Personalverbringung,
Ausstattung der Bekämpfungsschiffe mit Messeinrichtungen und Tankheizungsanlagen,
Ausstattung mit weiteren Kommunikations- und Navigationsgeräten,
Nachrüstung von elektronischen Seekarten und Differenzial-GPS-Anlagen.

Ausstattung des ELG-Lagezentrums

Arbeitsorganisation

verschiedene ELG-Arbeitspunkte

Pressearbeit
Haushaltsrichtlinien
Havariedokumentation.

3. Schwachstellenanalyse aus Anlass der Havarie der „Pallas“ (Bericht der Ministerpräsidentin des Landes Schleswig-Holstein am 4. Mai 1999, erstattet von Prof. Dr. Lars Clausen Katastrophenforschungsstelle Christian-Albrechts-Universität zu Kiel), übersandt am 18.05.1999, Umdruck 14/3402

In dem Kapitel D. „Empfehlungen“, Seite 73 ff., werden in numerischer Folge 21 Empfehlungen mit zugehöriger Zahl Schwachstellen subsumiert. Die Schwachstellen beziehen sich vor allem auf eine unzureichende Organisation und Struktur der ELG, sowie die zahlreichen Interdependenzen der bundesstaatlichen Ordnung, ihrer je spezifischen Problemlagen, und die Verknüpfungen zur internationalen Ebene beispielsweise auf dem Gebiet des Seerechtes.

Zu den Empfehlungen im Einzelnen:

1. Die Aufteilung der seerechtlichen Kompetenzen auf Bund und Länder ist aufzuheben und in die Bundesgesetzgebung zu überführen.
2. Die ELG muss nicht nur rechtliche Schritte einleiten können, sie braucht auch einen Gerichtsstand, der für alle ELG-Fälle zuständig ist; s.a. E. 20.
3. Ein der Einsatzleitung allein verantwortlicher Sachverständiger muss vor Ort bei einer „Einsatzstation“ eingeplant werden.
4. Eine Arbeitsstelle der ELG am Gefahrenort (Einsatzstation) ist unverzüglich einzurichten und eine Informations- und Pressestelle anzugliedern; s.a. E 3.
5. Ein Kabinettserslass, der die technische Einsatzleitung der Landesregierung vereinheitlicht, schnell einrufbar macht und ggf. vorab für unterschiedliche Gefahrenlagen unterschiedliche Federführungen vorsieht, ist erforderlich.
6. Im Kabinettserslass entsprechend E 5. sollte vorab die ressort-, rang- und zeitmäßig abzustimmende Präsenz von Kabinettsmitgliedern und Verwaltungsspitzen am Gefahrenort geregelt werden.
7. Am Gefahrenort ist das informationelle Problem zu bewältigen, d.h. es sind die Urteile der Betroffenen und die Mitteilungen der Einsatzleitung aufzunehmen und weiterzuleiten, was durch eine Pressestelle bei der Einsatzstation zu leisten ist.

8. Gemeinden mit vergleichbaren Problemen in der Freizeitwirtschaft sollten Gemeinschaftswerbung betreiben und dabei auf langfristige Markenpflege achten. In diesem Zusammenhang sind (dann) vorbedachte Reaktionen auf vorhersagbare Unfälle (wie die „Pallas“-Havarie) ebenso wie eine sofortige Public-Relations-Beratung einzuplanen.
9. Der Bund hat jedenfalls eine angemessene Kapazität für Patrouillieren, Suchen, Retten, Bergen (Leichtern, Schleppen), Brand und Giftbekämpfen vorzuhalten.
10. Solange Empfehlung 1. nicht greift, sollte eine reformierte ELG beurteilen und entscheiden. Sie übt vor allem die operative Einsatzleitung aus. Ihr operativer Teil ist von (den) Kostenproblemen entlastet. Ein auf die Kostenzuschreibung spezialisierter ELG-Teil sollte weiterhin einem Bund-Länder-Schlüssel folgen, ist aber in drei Hinsichten freier zu stellen:[folgen Sachpunkte]
11. Durch internationale Abkommen sind Meldewege zu installieren.
12. Solange ein Ereignis nicht offiziell von der kommandoführenden Stelle für beendet erklärt wird, müssen ... Statusreports kommuniziert werden.
13. Ein einheitliche Havarietagebuch-VO sollte erlassen werden; sofern Empfehlung E 1. (noch) nicht greift, sollte die ELG sie musterhaft entwickeln.
14. Internationale Abkommen mit anderen Küstenstaaten an Nord- und Ostsee sind erforderlich, nach denen die Möglichkeit, auf Zeugen zuzugreifen, denen innerhalb Deutschland angeglichen wird.
15. Stabrahmenübungen und Manöver für große Schadensfälle sollten Rat ... suchen; entsprechende ... Begleituntersuchungen sind mit zu planen.
16. Die Mannschaften müssen aufgestockt werden. Materialmäßig ist auf E 9. zu verweisen. Die Statusreports nach E 12. müssen in geeigneter Form und Verteilung mit diesen dauerhaft fortgeschriebenen Mitteilungen zu vorhandenen Kapazitäten verbunden werden.
17. Das Land sollte ... eine Veranstaltung mit Vertretern aller beteiligten Dienststellen unter dem Thema „Lehren aus der „Pallas“-Havarie durchführen ...
18. Es muss eine eindeutige Regelung des „On-Scene-Command“ geben ... und sie ist sofort von der technischen Einsatzleitung zu treffen. Solange sie noch nicht vorliegt, ist der Kapitän der ersten eintreffenden staatlichen Einheit „On-Scene-Commander/Coordinator“, bis er diese Leitungsaufgabe (ggf. auf Aufforderung) ausdrücklich abgibt. Die Reform der ELG (E 10.) enthalte zwingend auch Regelungen zum OSC.
19. [Forschung zu Katastrophenmanagement auf Bundesebene]

20. Die ELG braucht einen einschlägig kundigen Syndikus; s.a. E.2.

21. Schleswig-Holstein ergreife die europarechtliche Initiative. Es steuere eine gemeinsame Regelung für Nord- und Ostsee an.

(1) Sie sieht einen gemeinsamen (virtuell einheitlichen, örtlich gerne dezentralen) europäischen Meldekopf vor.

(2) Danach hat jedes Schiff, das sich in diese Randmeere begibt (etwa den Bereich des „Kapitäns auf Kleiner Fahrt“), eine Standardmeldung im für vergleichbare Fälle nützlichen Umfang abzusetzen (zumal Name, Reeder, Baupläne, Mannschaft, Fracht, Versicherer).

(3) Ein Versäumnis, sie abzusetzen, verschließt ihm alle Häfen der Meere.

(4) Stellt sich in einem Hafen eine Fehlangabe heraus, so hat das Schiff eine sogleich fällige Haftungssumme vorzuschießen (Schiff und Ladung haften dafür).

(5) Eine europäische Küstenwache wird eingerichtet; hilfsweise eine deutsche, mit hochrangiger Leitung.

(6) Eine europäische Leitstelle (vorzugsweise auf Kommissarebene) wird eingerichtet, und deren Regelung umfasse auch die oben für Deutschland vorgeschlagenen Materien (Empfehlungen 2 - 4, 7, 10 - 16, 18, 20.).

4. Entscheidungspapier der interministeriellen Arbeitsgruppe Unfallmanagement in Küstengewässern, vorgelegt am 21. Januar 1999, übersandt am 10.06.1999, Umdruck 14/3478

In den Vorbemerkungen des „Entscheidungspapiers“ wird darauf verwiesen, „die vorliegende Konzeption eines Unfallmanagements in den Küstengewässern geht auf eine Anregung des Deutschen Nautischen Vereins zurück, der sich in Sorge um die Sicherheit der Menschen, der Umwelt und der Sachwerte in der Schifffahrt an den Küsten und in den Häfen im August 1997 an die

verantwortlichen Bundesminister sowie die Innenminister und –senatoren der Küstenländer

wandte, um auf die Folgen unsachgemäßer und verzögerter Abarbeitung von Schiffsunfällen aufmerksam zu machen.

Der Innenminister des Landes Schleswig-Holstein hat die vorgebrachten Bedenken geteilt und Anfang 1998 eine „interministerielle Arbeitsgruppe“ eingerichtet.“

Die Schlussfolgerungen des Entscheidungspapiers, die in der Konzeptionsdarstellung (Nummer 2, Seite 14 ff.) mit Umsetzungsschritten korreliert sind, werden hier nachstehend wiedergegeben.

Die unterschiedlichen Bedingungen der Nord- und Ostsee führen zu konstruktiven Auswirkungen auf das System des Unfallmanagements, die sich im Prinzip der Regionalisierung widerspiegeln.

Schiffshavarien mit der großen Wahrscheinlichkeit sich überlagernder Ereignisabläufe erfordern ein fachlich interdisziplinäres und mit kurzen Entscheidungswegen ausgestattetes Unfallmanagement. Zeitversäumnisse in der Anfangsphase führen dazu, dass sich Havarien eisdynamisch unkontrollierbar weiterentwickeln.

Die sich verändernden Umweltbedingungen wirken sich unmittelbar auf den zeitlichen Ablauf von Schiffshavarien aus. Deshalb muss das Unfallmanagement kurzfristig verfügbar und handlungsfähig sein sowie uneingeschränkt über die erforderlichen personellen und materiellen Ressourcen des Bundes sowie des Landes verfügen; bei einer partnerschaftlichen Lösung werden dies die Ressourcen aller Küstenländer sein.

Sub-standard Schiffe und die unzureichend qualifizierten Schiffsbesatzungen fordern ein wirkungsvolles Unfallmanagement auch im Transfer von interdisziplinärer Fachkompetenz zur Unterstützung der Schiffsführung bei der Schadensbekämpfung an Bord.

Selbst wenn die Schiffsbesatzungen den international festgelegten Standards entsprechen, sind diese bei dem Eintritt von größeren Schadensereignissen an Bord überfordert. Die Auslegung der an Bord vorhandenen Systeme ist beispielsweise nicht geeignet, einer Vielzahl von Verletzten, einem größeren Schadensfeuer oder einem Austritt von Schadstoffen dauerhaft wirkungsvoll zu begegnen.

Die Vielzahl der bestehenden Zuständigkeiten in den Küstengewässern erfordert, um entscheidungsfähig zu sein, eine auch entgegen der täglichen Verwaltungspraxis monokratisch ausgebildete Führungsstruktur. Dazu bedarf es einer mit dem Bund und auch wegen der Ressourcenbündelung mit den Küstenländern zu schließenden Vereinbarung, die den Handlungsspielraum regelt.

Die Schiffsbrandbekämpfung erfordert

- (1) eine besondere fachliche Qualifikation insbesondere der Führungs- und Einsatzkräfte, für die eine zusätzliche Aus- und regelmäßige Fortbildung erforderlich ist,
- (2) eine materielle Ausstattung, die den Bedingungen an Bord entspricht und auf dem Luftwege verlastbar sein muss,
- (3) eine Spezialisierung von Führungs- und Einsatzkräften, die an ausgewählten Standorten kurzfristig verfügbar sein müssen.

Verletztenversorgung

- (1) Das medizinische Personal bedarf einer besonderen fachlichen Qualifikation mit der Notwendigkeit einer regelmäßigen Fortbildung.

- (2) Unter dem Aspekt der begrenzt verfügbaren Rettungsmittel liegt ein besonderer Verantwortungsbereich in der Sichtung der Verletzten.
- (3) Die materielle Ausstattung muss den Bedingungen an Bord entsprechen und auf dem Luftwege verlastbar sein.
- (4) Eine Spezialisierung von Leitenden Notärzten, Notärzten und Rettungsdienst sowie sanitätsdienstlichem Personal, deren Verfügbarkeit an ausgewählten Standorten kurzfristig sichergestellt sein muss.

Evakuierung und Rettung

- (1) Klären der Verfügbarkeit der in Bundes- und Landeszuständigkeit verfügbaren Rettungsmittel mit dem Ziel der Vereinbarung, kürzester Entscheidungswege zur Sicherung der sofortigen Einsatzfähigkeit; dies beinhaltet auch die planerische Vorbereitung der örtlichen Unterstellungsverhältnisse einschließlich einer kompatiblen oder einheitlichen Kommunikationstechnik der Luft-, Wasser- und Landorganisationen.
- (2) Die eigene Einsatzplanung darauf vorzubereiten, eine Vielzahl von Verletzten und traumatisierten Personen zu versorgen und zu betreuen.
- (3) Aufbau eines auskunftssicheren Dokumentationssystems auch im internationalen Verbund zur Registrierung der abgeborgenen Personen.
- (4) Sicherstellen des Abschirmens der Betroffenen vor den vor Ort anwesenden Medienvertretern.

Organisationsstrukturen im Sinne eines koordinierten Unfallmanagements

- (1) Festlegen eines geregelten Informationsaustausches, insbesondere vor Eintritt eines größeren Schadensereignisses auf See.
- (2) Einrichten von festen Melde- und Alarmierungswegen.
- (3) Nutzen vorhandener Kommunikationseinrichtungen.
- (4) Einrichten eines nach monokratischen Gesichtspunkten ausgerichteten Koordinierungsstabes zur Vorbereitung und Umsetzung von Führungsentscheidungen im Rahmen der zur Verfügung stehenden taktischen Konzepte.
- (5) Die effektive Arbeitsweise im Koordinierungsstab wird im wesentlichen vom nautischen Sachverstand und der praktischen Einsatzerfahrung geprägt werden.

- (6) Die zur Verfügung stehenden taktischen Konzepte müssen für die definierte Aufgabenstellung auch außerhalb des eigenen Zuständigkeitsbereiches für andere verfügbar sein.
- (7) Für die Spezialität des größeren Schadensereignisses auf See muss der zuständigen Landesordnungsbehörde oder dem Innenminister als oberste Katastrophenschutzbehörde eine kompetente, umfänglich fachliche Beratung zur Verfügung gestellt werden.

**5. Handlungskonzept der Landesregierung (Kabinettsbeschluss vom 08.06.1999) -
Konsequenzen aus der Schiffshavarie der „Pallas“,
übersandt am 10.06.1999, Umdruck 14/3476**

Die relevanten Passagen aus dem „Handlungskonzept“ lauten:

„1. Die Führungsorganisation als Kernstück des Handlungskonzeptes

Die bisherigen Erfahrungen mit der Küstenwache des Bundes haben gezeigt, dass eine fehlende ressortübergreifende Aufgabenbeschreibung und die fehlende Einbindung der Küstenländer Entwicklungen wie bei der „Pallas“ begünstigen. Deshalb hat sich die Landesregierung entschlossen, die Schadensbekämpfung an einer zentralen Stelle zu organisieren und einer Einsatzleiterin oder einem Einsatzleiter verantwortlich zu übertragen. Die Einsatzleiterin oder der Einsatzleiter soll innerhalb der Führungs- und Ablauforganisation entscheidungs- und weisungsbefugt sein. Zu diesem Zweck werden die materiellen und personelle Ressourcen des Bundes und der Länder zur Verfügung gestellt. Es sollen darüber hinaus Haushaltsermächtigungen vorgesehen werden, in deren Rahmen die monokratische Einsatzleitung die erforderlichen Abwehrmaßnahmen einleiten kann. Im Seegebiet wird von der Einsatzleitung ein On-Scene-Commander für den Einsatzabschnitt See eingesetzt. Diese von Schleswig-Holstein entwickelte Vision bedarf allerdings der Übereinstimmung mit den anderen Küstenländern sowie dem Bund. Hierzu sollen bereits im Juli 1999 erste Gespräche stattfinden. Umgesetzt werden können diese Vorschläge Schleswig-Holsteins erst dann, wenn ein Staatsvertrag abgeschlossen worden ist. Auch hierzu hat Schleswig-Holstein bereits wesentliche Vorarbeiten geleistet.

Eine Voraussetzung für das schnelle Handeln der Einsatzführung wird sein, dass die bestehenden Melde- und Alarmierungswege zwischen beteiligten Stellen oberhalb des Seenotfalles standardisiert und geübt werden.

Diese Führungsorganisation stellt für die Zukunft sicher, dass die Küstenwache einen ständigen Überblick über die gesamte maritime Lage hat und somit die verfügbaren Ressourcen lageangepasst eingesetzt werden.

Diese Strukturen sollen geübt und handlungssicher trainiert werden. Es ist vorgesehen, dass an diesen Übungen künftig auch das Kabinett der Landesregierung Schleswig-Holstein teilnehmen wird.

...

3. Das Land Schleswig-Holstein wird kurzfristig

- den Begriff der Besonderen Lage präzisieren sowie die inhaltlichen Grundlagen des Einberufens des interministeriellen Leitungsstabes vereinfachen. Dadurch wird gewährleistet, dass frühzeitig ein ereignisbezogenes Krisenmanagement eingeleitet werden kann,
- den Aufbau der Führungsorganisation des Landes für Besondere Lagen, Katastrophen und Krisen vereinfachen und straffen,
- die technische und räumliche Ausstattung der Krisenzentrale verbessern und dies stufenweise in den nächsten Haushaltsjahren fortsetzen,
- die Arbeitsergebnisse der im März 1998 eingerichteten interministeriellen Arbeitsgruppe „Unfallmanagement in Küstengewässern“ für Schleswig-Holstein umsetzen,
- ein verbessertes Konzept zur Information der Öffentlichkeit sowie der Medien vorlegen,
- eine Beratungsgruppe See einrichten, die mit maritimen Sachverstand Führungsentscheidungen des Landes begleiten wird.
- Bundesratsinitiativen zur Verbesserung der Bergungs- und Eingreifmaßnahmen sowie zur Ratifizierung des Zusatzprotokolls zum Abkommen für Beschränkung der Haftung der Seeforderungen von 1986 vorbereiten,
- alle bestehenden Gefahrenabwehrpläne und die Melde- und Alarmierungswege überarbeiten,
- ressortübergreifend Übungen in festgelegten zeitlichen Rhythmen planen, durchführen und auswerten,
- zur Vorbereitung dieser Übungen die dafür erforderliche Ausbildung veranlassen,
- die über den Bundesrat und den Bundestag eingeleiteten Initiativen der Schiffssicherheit und des Haftungsrechtes begleiten und weiter forcieren.

...

5. Das Land Schleswig-Holstein wird kurzfristig gemeinsam mit dem Bund und den Küstenländern

- die Ergebnisse der interministeriellen Arbeitsgruppe „Unfallmanagement in Küstengewässern“ abstimmen und das Ergebnis dem Bund zur Verfügung stellen,
- die Einrichtung einer gemeinsamen Küstenwache abstimmen und dafür den Entwurf eines Staatsvertrages vorlegen,
- die personelle Besetzung der „Scharhörn“ mit Feuerwehreinsatzkräften vereinbaren,
- Vorschläge für eine verbesserte Zusammenarbeit zwischen den beteiligten Stellen einfordern,
- ein Sicherheitskonzept Ostsee entwickeln,
- die kritisierten Regelungen der bestehenden Verwaltungsvereinbarung über die Bekämpfung von Meeresverschmutzungen von 1995 überprüfen und einen Vorschlag für entsprechende Regelungen in den angestrebten Staatsvertrag für eine gemeinsame Küstenwache erarbeiten.“

6. Vorschläge des Deutschen Nautischen Vereins von 1868 e.V., des Nautischen Vereins NF,

Umdrucke 14/3123, 14/3138, 14/3288 und 14/3402

In den Materialien:

- (1) Weisungsbefugnis und Verantwortung bei Unfällen auf deutschen Schifffahrtsrevieren, 02.03.1993, Umdruck 14/3123
- (2) Küstenwachkonzept des NV Nordfriesland, in „Schwachstellenanalyse“, Anlage 1, Nummer 3.6, Umdruck 14/3402
- (3) Stellungnahme des Nautischen Vereins NF, 06.03.1999, Umdruck 14/3138
- (4) Aufträge, Aufgaben der Deutschen Küstenwache neuer Art (handschriftlich), 19.04.1999, Umdruck 14/3288.

Nach (1) hatte der Deutsche Nautische Verein 1992 die Bitte an den Bundesverkehrsminister herangetragen, „der wirksamen Unfallbekämpfung bei schweren Schiffsunglücken vor der deutschen Küste und auf deutschen Revieren im Bereich der Organisation der Einsatzführung besondere Aufmerksamkeit zu schenken.“ Die folgende Initiative des Bundes führte zur Bildung einer Küstenwache. Dies wurde vom Deutschen Nautischen Verein als unzureichender Schritt bewertet, weil

- diese Küstenwache sich ausschließlich auf eine Zusammenfassung der Kräfte des Bundes richtet und nicht die Belange der Küstenländer sowie der mit dem Bund geschlossenen Vereinbarungen berücksichtigt.

- diese Küstenwache die Vollzugskräfte des Bundes für Kontrollaufgaben zusammenfasst und die Aufgaben einer weisungsbefugten Verwaltungsbehörde nicht überträgt.

Angesichts der aktuellen Tankerunglücke vor der galizischen Küste („Aegensea“) und vor den Shetland-Inseln („Brear“) sah sich der Deutsche Nautische Verein genötigt, Bund und Küstenländern zu einem Vorschlag für ein Verwaltungsabkommen zu gewinnen. Vorschlagsweise sollten die bestehenden Verhältnisse berücksichtigt und in der konkreten Anwendung auf die Koordinierung von Maßnahmen und den Erlass übergreifender, schiffahrtspolizeilicher Verfügungen beschränkt werden.

Nach (2) wurde durch den Nautischen Verein Nordfriesland(NV NF)im Januar 1999 die Forderung nach einer „Küstenwache neuer Art“ aufgestellt. Der NV NF fordert insbesondere die Aufhebung der bislang praktizierten Trennung von Schifffahrtspolizei und Vollzug, Vermeidung und Bekämpfung von Schiffsunfällen sowie die Bekämpfung der (unfallbedingten) Verschmutzung. Unterschieden wird in drei unterschiedlich weit reichende Lösungen.

1. Optimale Lösung

Schaffung einer einheitlichen Küstenwache, wobei Bundes- und Landeskräfte mit Schiffen und Luftfahrzeugen einschließlich der SAR-Hubschrauber, den Do 228-Ölfliegern und den Ölbekämpfungsschiffen der Marine in ihr aufgehen. Die Länder geben Kompetenzen zugunsten des Bundes auf. Es gibt nur ein Küstenwachzentrum mit voller Anordnungsbefugnis gegenüber allen Schiffen und Luftfahrzeugen. Die Küstenwache wird dem Geschäftsbereich des Bundesverkehrsministers zugeordnet, da der Schwerpunkt im schiffahrtspolizeilichen Bereich und nicht im Vollzug liegt. Ein Landesvertreter (für alle Küstenländer) hat im Küstenwachzentrum ständig anwesend zu sein.

2. Förderative Lösung

Schaffung einer einheitlichen Küstenwache des Bundes (wie in der optimalen Lösung) mit Schiffen und Luftfahrzeugen im Geschäftsbereich des Bundesverkehrsministers. Im Hinblick auf die föderative Struktur Deutschlands verbleiben die Landeskräfte unter Landeshoheit. Schaffung eines gemeinsamen Küstenwachzentrums für Bundes- und Landeskräfte mit operativer Anordnungsbefugnis gegenüber allen Schiffen und Luftfahrzeugen einschließlich gemeinsamer Streifenplanung. Die Landesbehörden, zu denen die Kräfte gehören, haben während der Streife oder im Einsatz nur eingeschränkte Verfügungsgewalt über die Einheiten. Ein Landesvertreter (für alle Küstenländer) hat im Küstenwachzentrum ständig anwesend zu sein. Die Kennzeichnung der Bediensteten und Fahrzeuge muss bis auf die Wappen einheitlich sein. Nach außen wirkt die föderative Küstenwache wie eine Organisation.

3. Sofort- und Übergangslösung

Die Strukturen werden vorerst beibehalten. Schaffung eines gemeinsamen Küstenwachzentrums für Bundes- und Landeskräfte mit operativer Anordnungsbefugnis gegenüber den für Einsatz- und Streifenaufgaben zugewiesenen Schiffen und Luftfahrzeugen einschließlich gemeinsamer Streifenplanung. Die Behörden, zu denen die Kräfte gehören, haben während der Streife oder im Einsatz nur eingeschränkte Verfü-

gungsgewalt über die Einheiten. Ein Landesvertreter (für alle Küstenländer) hat im Küstenwachzentrum ständig anwesend zu sein. Hinsichtlich der Kennzeichnung gilt die föderative Lösung.

Nach (3) muss angesichts der „Pallas“-Havarie jeder Seeunfall künftig von Anfang an als Gesamtkomplex betrachtet werden. Der Seeunfall „darf nicht in Rettung, Hilfeleistung, Bergung oder Schadstoffbekämpfung auf geteilt, in diversen Führungszentren und auch noch unter Führungswechsel abgearbeitet werden.“

Entsprechend (4) hat der NV NF das Konzept einer „Küstenwache neuer Art“ (siehe 2.) präzisiert und spezifiziert. Die Zusammenfassung der bisherigen Aufgaben und Aufträge von

1. WSV des Bundes (schiffahrtspolizeiliche Aufgaben)

Strandungsverhinderung
Notschleppeinsätze mit/ohne Einsatzgruppen für Havaristen
Schiffsbrand-/Ölverschmutzungs-/Chemieunfallbekämpfung
Betrieb der Revierzentralen/Schiffsleitdienste
Seezeichenverwaltung
Tonnenlegereinsätze
Eisbrechereinsätze
Umweltschutzeinsätze

2. Such- und Rettungsdienst

3. Grenzpolizeidienst (derzeit BGS See)

u.a. Abwehr illegaler Migration über See/Drogenschmuggel über See/ Grenzüberwachung

4. Zollaufgaben

5. Wasserschutzpolizeiaufgaben

6. Fischereiaufsichtsaufgaben

7. Hafenstaatskontrollen (derzeit See BG und z.T. WaSchPo (z.B. Öltagebuch))

8. Hafenärztlicher Dienst

9. Hafenpolizei-Aufgaben

10. Qualitätskontrollen für elektronische Geräte der Schifffahrt

u.a. Baumusterprüfung und Zertifikate für Navigations-/Ortungsanlagen, Positionslaternen (derzeit vom BSH und BZT wahrgenommen)

11. Steuerung aller Maßnahmen bei erfolgter Strandung (derzeit von ELG wahrgenommen)

wird vorgenommen. Zur Erfüllung dieser vorstehend genannten Aufgaben und Aufträge erfolgt eine detaillierte Zusammenstellung.

7. Sicherheitskonzept Greenpeace vom 14.06.1999,

Umdruck 14/3484

Um das Sicherheits- und Notfallkonzept der Deutschen Bucht zu verbessern, wird von Greenpeace u.a. gefordert:

1. Bereitstellung ausreichender Schlepperkapazitäten in der Deutschen Bucht.
2. Bereitstellung ausreichender Hubschrauberkapazitäten in der Deutschen Bucht.
3. Bildung einer Küstenwachzentrale in Verantwortung des Bundes bestehend aus einer stationären Einsatzleitstelle und einer mobilen Einsatztruppe.

Die Küstenwachzentrale arbeitet nach dem Vorsorgeprinzip und nicht nach dem Nachsorgeprinzip.

Innerhalb der Küstenwachzentrale sind die Informations- und Entscheidungswege kurz und übersichtlich.

Sie hat im Falle eines maritimen Schadens Weisungsrecht gegenüber sämtlichen Behörden, die im Falle einer maritimen Schadensbewältigung Hilfe leisten können.

Die Küstenwachzentrale ist von Anfang bis Ende für die maritime Schadensbewältigung zuständig und entscheidungsbefugt. Die stationäre Einsatzleitstelle ist ständig besetzt und registriert sämtliche Meldungen über Schiffsunfälle, Meeresverschmutzungen und sich anbahnende Gefahren. Sie unterrichtet unverzüglich die entsprechenden Behörden der anderen Nordseeanrainerstaaten über sämtliche Meldungen, die eine Gefahr für die Küste darstellen könnten.

Die mobile Einsatztruppe leitet die Schadensbekämpfung und ist entscheidungsbefugt, sie unterrichtet die stationäre Einsatzleitstelle über alle Maßnahmen.

Die mobile Einsatzgruppe nutzt soweit wie möglich die in den Regionen vorhandenen Strukturen zur Katastrophenabwehr. Die für die maritime Schadensabwehr zuständigen Behörden (Wasser- u. Schifffahrtsverwaltung des Bundes, Wasser- und Schifffahrtsdirektionen und

nachgeordnete Sonderstellen, Wasser- und Schifffahrtsämter, Verkehrszentralen, Küstenwachzentrum Nordsee, Küstenwachzentrum Ostsee, Wasserschutzpolizei, Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger, Innenministerien der Länder, Umweltministerien der Länder, Innenministerium des Bundes, Umweltministerium des Bundes) unterstützen die Bekämpfungsmaßnahmen der mobilen Einsatzgruppe.

4. Es muss geprüft werden, ob durch die Einrichtung einer „Particular Sensitive Sea Area“ (PSSA) entsprechend den Richtlinien der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO) das ökologisch besonders sensible Wattenmeer und die angrenzenden Seegebiete zukünftig besser geschützt werden können.
5. Es muss im Rahmen der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO) die Haftung der Reeder bei Schiffsunfällen verbessert werden.
6. Die Zusammenarbeit der Nordsee-Anrainerstaaten muss bei der Bekämpfung von maritimen Schäden so eng wie möglich sein.
7. Der Gewässer- und Küstenschutz muss gegenüber Bergungsverträgen Vorrang haben.

8. Spruch des Seeamtes Kiel vom 21. August 1999 über den Seeunfall der „Pallas“,
übersandt als Umdruck 14/3667 (neu)

Der Spruch liegt in folgender Fassung vor:

„Am 25. Oktober 1998 gegen 14:30 Uhr wurde bei schwerem Wetter in der Nordsee etwa 60 sm querab von Esbjerg auf dem mit Schnittholz beladenen MS ‚Pallas‘ ein Ladungsbrand festgestellt. Es gelang der Besatzung nicht, diesen unter Kontrolle zu bringen, wodurch ein Abbergen der Mannschaft in der Nacht erforderlich wurde. Bei dem Verlassen des Schiffes fand ein Seemann den Tod, ein weiterer wurde schwer verletzt.

Das unbemannte Schiff fuhr unkontrolliert bis etwa 14:00 Uhr des 26.10.1998 Steuerbord-Drehkreise; zu dieser Zeit erreichten mehrere Fahrzeuge den Havaristen und begannen mit der Brandbekämpfung an der Decksladung und dem Kühlen des Schiffskörpers. Mehrere Abschleppversuche bei überwiegend schwersten Wetterverhältnissen blieben erfolglos. Trotz des ausgebrachten Steuerbord-Ankers vertrieb das MS ‚Pallas‘, hatte am 29.10.1998 gegen 09:00 Uhr eine erste Grundberührung und kam in den folgenden Stunden auf der Position 5 sm südwestlich von Amrum am Rütergatt endgültig fest. Mehrere durch den Reeder veranlasste Abbergeversuche führten nicht zum Erfolg. Durch Austritt von Öl entstanden Gewässer- und Strandverunreinigungen.

Der Unfall wurde durch folgende Umstände beeinflusst:

- 1) An Bord des MS ‚Pallas‘ brach ein Brand aus; die Ursache der Brandentstehung konnte nicht festgestellt werden.

- 2) Der Brand wurde nicht erfolgreich bekämpft, weil
 - a) ein optischer oder akustischer Alarm der Rauchmeldeanlage auf der Brücke nicht registriert wurde,
 - b) durch die Stauung der Holzdecksladung die außen an den Lüftungsöffnungen angebrachten Klappen (Freibordverschlüsse) nicht überall zugänglich waren und folglich ein wirksamer Verschlusszustand nicht für alle Laderäume hergestellt werden konnte,
 - c) innen liegende Brandklappen einiger Lüfter nur bedingt wirksam waren und zusätzlich mit Persenninge abgedichtet werden mussten,
 - d) die Beflutung der Laderäume mit CO₂ nicht sachgerecht erfolgte.

Die Umstände zu a) bis d) waren mitursächlich für die gescheiterte Brandbekämpfung; eine Ursächlichkeit für die Strandung des MS ‚Pallas‘ konnte nicht festgestellt werden.

- 3) Die nautisch-technische Beratung des Kapitäns des MS ‚Pallas‘ durch den italienischen Ship-Manager und die dabei aufgetretenen Kommunikationsmängel in Bezug auf die bordseitigen Löschmaßnahmen waren nicht ursächlich für das Scheitern der Brandbekämpfung.
- 4) Der vordere Sliphaken des weggefierten Rettungsbootes klinkte infolge einer unzulässigen Arretierung nicht aus, wodurch das Boot kippte, gegen die Bordwand schlug und die Besatzungsmitglieder ins Wasser stürzten, ein Besatzungsmitglied wurde schwer verletzt, ein weiteres Besatzungsmitglied verunglückte tödlich. Eine Ursächlichkeit dieses Mangels für den Tod des Schiffskochs konnte nicht festgestellt werden.
- 5) Die Einschätzung der Gefahrensituation durch die dänischen Sicherheitsbehörden nach dem Abbergen der Besatzung vom MS ‚Pallas‘ wurde der Gefahrenlage nicht gerecht. Die notwendigen Informationen an die zuständigen deutschen Sicherheitsbehörden kamen zu spät; eine Ursächlichkeit für die Strandung konnte nicht festgestellt werden.
- 6) Die Einschätzung der Gefahrensituation durch die deutschen Sicherheitsbehörden nach den ersten Meldungen, spätestens aber nach der Meldung durch MRCC Bremen gegen 05:00 Uhr am 26.10.1998 wurde der Gefahrenlage nicht gerecht, was zu einem verspäteten Einsatz der Einsatzfahrzeuge führte. Eine Ursächlichkeit für die Strandung konnte nicht festgestellt werden.
- 7) Die Schleppversuche waren infolge der Wetterbedingungen nicht erfolgreich. Der erste Schleppversuch durch GS ‚Neuwerk‘ misslang auch deshalb, weil beim Überhieven des Schleppgeschirrs beide Leinen tight kamen, der Königsroller auf der Back des MS ‚Pallas‘ durch Überlast aus dem Deck gerissen wurde und durch zu viel Losegeben die Hievleine in den Backbord-Propeller des GS ‚Neuwerk‘ geriet. Kommunikationsmängel während dieser Arbeitsabläufe zwischen dem Kapitän des GS ‚Neuwerk‘, dem

Kapitän des FSB ‚Meerkatze‘ und der an Bord der ‚Pallas‘ befindlichen vierköpfigen BergungscREW konnten nicht als ursächlich für das Scheitern dieses Schleppversuchs festgestellt werden.

- 8) Der Verzicht auf den sofortigen Einsatz des BMS ‚Oceanic‘ nach der Bergung des MS ‚Ruby XL‘ war nicht ursächlich für das Scheitern der Schleppversuche.
- 9) Ein Aufnehmen des Ankergeschirrs mittels Drahtstropf zwischen zwei Schleppern wurde einvernehmlich von den Kapitänen dem BMS ‚Oceanic‘ und dem GS ‚Mellum‘ zwar in Betracht gezogen, jedoch nicht versucht; das Unterlassen dieses Versuches konnte nicht als ursächlich für die Strandung festgestellt werden.
- 10) Die vorübergehende Nichtverfügbarkeit von Hubschraubern für den Transport von Personen und Lasten war nicht ursächlich für das Scheitern der Schleppversuche und die Strandung des MS ‚Pallas‘.
- 11) Das Schiff vertrieb trotz eines ausgebrachten Steuerbord-Ankergeschirrs; mit vorschriftsmäßiger Ankerausrüstung wäre das Schiff mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit zumindest langsamer vertrieben, sodass die Chance eines weiteren Schleppversuches bestanden hätte, eine Mitursächlichkeit für die Strandung konnte nicht mit hinreichender Sicherheit festgestellt werden.
- 12) Durch Rissbildung im Schiffskörper nach der Strandung trat Öl aus
- 13) Das deutsche Sicherheitskonzept weist hinsichtlich der regelmäßigen Schulung des gesamten Wachpersonals in Bezug auf das Wissen über die Meldewege und die zur Entscheidung befugten dänischen Sicherheitsbehörden Lücken auf. Das dänische Sicherheitskonzept gehörte nicht zum Untersuchungsgegenstand des Seeamtes, die Befragung der dänischen Behördenvertreter indiziert den Verdacht ähnlicher Lücken.
- 14) Die Entscheidungsstrukturen der deutschen Sicherheitsbehörden zur Umfallbekämpfung waren nicht ursächlich für den Seeunfall.
- 15) Die konkrete Anwendung der Entscheidungswege im Verhältnis Wasser- und Schifffahrtsamt Cuxhaven und Wasser- und Schifffahrtsdirektionen Nord und Nordwest war nicht ursächlich für den Seeunfall.

Die festgestellten Ursachen waren in folgenden Punkten fehlerhaft:

- zu 2b) Der Kapitän des MS ‚Pallas‘ hat sich fehlerhaft verhalten, indem er nicht dafür gesorgt hat, dass die Voraussetzungen zum Herstellen des Verschlusszustandes für die Laderäume geschaffen wurden.
- zu 2c) Der Ship-Manager hat sich fehlerhaft verhalten, indem er es unterließ, die Funktionsfähigkeit der Brandklappen aller Lüfter sicherzustellen.

- zu 2d) Der Kapitän des MS ‚Pallas‘ hat sich fehlerhaft verhalten, indem er die Beflutung der Laderäume mit CO₂ stoßweise und in unzureichender Menge vornahm.
- zu 4) Der Kapitän des MS ‚Pallas‘ hat sich fehlerhaft verhalten, weil das Rettungsboot nicht in einsatzfähigem Zustand gehalten wurde.
- zu 11) Die zuständige Klassifikationsgesellschaft hat sich fehlerhaft verhalten, weil die Überschreitung der zulässigen Abros-tungsgrenzen der Ankerkette nicht festgestellt wurde.“

B. Eigene Ergebnisse und Vorschläge

Wird die (tages)politische Bedeutung der „Pallas“-Havarie ausgeklammert, geben die unter VI.A. zitierten Untersuchungsergebnisse ihre je-weils spezifischen Einschätzungen zu den Ereignissen im Zusammenhang mit der Bewältigung des Seeunfalles „Pallas“ wieder:

Im Bericht des Bundesverkehrsministers (VI.A.1., 51) wird der Havariefall „Pallas“ als Zusammentreffen verschiedener Umstände gekenn-zeichnet, wie

- „• normales Trockenfrachtschiff mittlerer Größe und ohne Notschleppgeschirr, wie es die IMO für Tankschiffe mit mindestens 20.000 t Tragfähigkeit vorschreibt;
- Ausbreitung des Ladungsbrandes auf das gesamte Schiff;
- Schiff von der Besatzung verlassen; Bordelektrik ausgefallen, Ruderlage außermittig blockiert;
- schwerer Sturm und hoher Seegang.“

Der ELG-Bericht (VI.A.2., 99) führt aus:

„Denn auch wenn es sich bei dem ‚Pallas‘-Ereignis um die Havarie eines normalen Stückgutfrachters handelte, die gemessen an den weltweit bekannten Schiffsunfällen der Vergangenheit nur vergleichsweise geringe Auswirkungen auf die Meeresumwelt und die an-grenzenden Strandbereiche hatte, ist festzustellen, dass sich die gesamte Bergung aufgrund der äußeren Bedingungen (seeseitig nur schwer erreichbar), der Schiffskonstruktion und des Schiffszustandes (ausgeglühter Schiffskörper mit schwer zugänglichen Laderäu-men und Treibstofftanks) als technisch äußerst kompliziert und aufwendig erwies.“

In der Schwachstellenanalyse (VI.A.3., 41) wird die „Pallas“-Havarie nur als ein „minder schwerer Seeunfall“ eingestuft:

„In den vergangenen zwanzig Jahren hat es zahlreiche Seeunfälle mit Ölaustritten gegeben, von denen keiner ein annähernd hohes Aufmerksamkeitsniveau fand. Dies gilt selbst für den von Medien und Öffentlichkeit stark beachteten Fall ‚Apron Plus 50 DS‘ vom 21.01.1994, bei dem die ‚Sherbro‘ einen Container mit ca. 15.000 Chemikalienbeuteln dieses Pflanzenschutzmittels verlor. Weitere Havarie-Ereignisse gefährlicherer Art fanden während und nach der ‚Pallas‘-Havarie statt.“

Das Entscheidungspapier (VI.A.4., 7) konstatiert:

„Die Ereignisse um die ‚Pallas‘ zeigen, dass auf manchen gesellschaftlichen Ebenen ein erkennbarer Mangel an Verständnis für die Grenzen der Vorsorge und des Handelns bei maritimen Unfällen unter nicht mehr kalkulierbaren Bedingungen besteht. ... Das begrenzte maritime Verständnis manifestiert sich

- in der Fehleinschätzung der Risiken, die untrennbar mit der Seeschifffahrt für ein Küstenland verbunden sind,
- in der unterbliebenen Konsultation nautischen Sachverständigen zur Beschreibung des Havarieablaufes und seiner Darstellung in der Öffentlichkeit,
- in der unterschätzten Wirkung eines Schiffsunfalles in der Medienberichterstattung.“

Der prägnante Spruch des Seeamtes Kiel (abgedruckt unter VI.A.8.) gibt seine Nachforschungen zu den Ursachen des Unfalls und Fehlern bei der Schadensabwendung wieder.

Die **Ergebnisse** des Untersuchungsausschusses stammen sowohl aus der Einvernahme der gehörten und befragten Auskunftspersonen als auch aus den Materialien, die aufgrund von Beweisanträgen oder von Auskunftspersonen zugeliefert wurden. Die umfangreiche Medienberichterstattung, beispielsweise sind mehr als 1.040 Presseartikel von 47 Presseorganen bekannt, konnte nicht einbezogen werden.

1. Verbesserung der Zusammenarbeit mit den Nachbarn

Das bilaterale **DENGER-Abkommen** sollte explizit auf Schleppfälle ausgedehnt werden.

Die Bereitstellung von **Schleppkapazitäten** für den Fall, dass es keine Schleppkapazitäten des eigentlich zuständigen Landes in einem Überlappungsbereich gibt, ist entsprechend der in Vorbereitung befindlichen Vereinbarung mit den **Niederlanden** auch mit **Dänemark** zügig zu realisieren. Eine **trilaterale Zusammenarbeit** ist vertraglich festzulegen.

Die **Informations- und Kommunikationssituation** (IuK) im Bereich der Sachbergung ist zwischen den Nachbarn Deutschland und Dänemark jederzeit sicherzustellen. Als Vorbild kann die institutionelle, genormte und grenzüberschreitende IuK-Situation im Bereich der Personenbergung gelten.

2. Internationale Abkommen

Das **Bergungsübereinkommen** von 1989 „International Convention of Salvage“ ist endlich zu ratifizieren.

Das **Haftungsbeschränkungsabkommen** für die Reederhaftung von 1976, 1996 revidiert, sollte ratifiziert werden und in Kraft treten.

Das Inkrafttreten des Internationalen Übereinkommens von 1996 über Haftung und Entschädigung für Schäden bei der Beförderung schädlicher und gefährlicher Güter auf See (**HNS-Übereinkommen**) ist anzustreben.

Im Rahmen der International Maritime Organization (IMO) ist zu vereinbaren:

- **Notschleppvorrichtungen** gemäß SOLAS 1974/1978 für Tankschiffe unter 20.000 Tragfähigkeit sowie für Schiffe mit gefährlicher Ladung und Trockenfrachtschiffe ab einer zu bestimmenden Größe,
- ein internationales Haftungsübereinkommen für austretenden Schiffstreibstoff (Bunkeröl).

3. Organisation der Unfallmanagementstrukturen

Für verschiedene staatliche Aufgaben im Bereich des deutschen Hoheitsgebietes der Nordsee sind grundgesetzlich sowohl der Bund als auch die (Küsten)-Bundesländer zuständig. Zur Aufgabenerfüllung werden bundesseitig mehrere Ministerien mit ihren Einrichtungen und Fahrzeugen tätig. Die (Küsten)-Bundesländer werden ebenfalls eigenverantwortlich mit Einrichtungen und Fahrzeugen tätig. Insbesondere die Gefahrenabwehr unterliegt dieser vielfältigen Struktur.

Die jahrelange politische Diskussion über eine Erhöhung der Sicherheit in der Deutschen Bucht und den Schutz der marinen Umwelt führte zur Einrichtung von Koordinierungs-, Informations- und Operationsstellen:

- a) Eine **Küstenwache** wurde 1994 als gemeinsame Einsatzkoordinierung der Bundesvollzugskräfte auf See eingerichtet und wird in zwei Küstenwachzentren (Nordsee-Cuxhaven/Ostsee-Neustadt/ Holstein) betrieben.
- b) Die **ELG** (Einsatzleitgruppe) dient der Lenkung gemeinsamer Einsatzmaßnahmen gemäß Bund-Länder-Vereinbarung (BLV), revidiert 1995, über die Bekämpfung von Meeresverschmutzungen.
- c) Der **ZMK** (Zentraler Meldekopf) ist eine Meldeorganisation des Bundes beim Wasser- und Schifffahrtsamt Cuxhaven gemäß BLV.
- d) Die **SBM** (Sonderstelle des Bundes zur Bekämpfung von Meeresverschmutzungen) und die **SLM** (Sonderstelle der Länder zur Bekämpfung von Meeresverschmutzungen) gemäß BLV sind technische Einrichtungen, die insbesondere zur Beschaffung und Verwaltung der Schiffe und Geräte sowie zur Weiterentwicklung von Unfallbekämpfungsstrategien und zur fachlichen Beratung der Partner eingesetzt werden.

Aus den Anhörungen des Untersuchungsausschusses ergibt sich für das Management von Seeunfällen die gewichtigste politische Forderung nach einer Verschlankung und Vereinheitlichung der herrschenden Organisationsstruktur zunächst bei Wahrung der föderalen Zuständigkeitsverteilung.

Die **Stärkung der Küstenwache** erscheint hierfür als geeignetes Mittel.

- aa) Die Bundesressorts vereinbaren eine ressortübergreifende Aufgabenbeschreibung mit Seeunfallmanagement, Koordinierung Streifenplanung, Meldeorganisation und Informationsbeschaffung.
- bb) Die Bundesressorts vereinbaren mit den Küstenländern die Aufnahme eines ständigen Vertreters ihrer Wasserschutzpolizeien in der Küstenwache.
- cc) Der BMV/WSV unterstellt der Küstenwache als Meldeorganisation den Zentralen Meldekopf.
- dd) Die Küstenwache führt das Unfallmanagement als schifffahrtpolizeiliche Einsatzleitgruppe durch.
- ee) Die ELG wird zu einer Gliederung der Küstenwache.
- ff) Die SBM wird Gliederung der Küstenwache.

Weitergehende politische Forderungen nach nur noch einer Struktur für alle (hoheitlichen) Aufgaben in den deutschen Nord- und Ostseebereichen sollen hier nicht diskutiert werden. Sie gehen weit über den Auftrag dieses Untersuchungsausschusses hinaus. Gleichwohl sind die Bundesebene zusammen mit den (Küsten)-Bundesländern in der politischen Verpflichtung, Problemlösungen vorzuschlagen. Hierzu hat der Schleswig-Holsteinische Landtag in der 39. Tagung der 14. Wahlperiode mehrheitlich Folgendes beschlossen:

„Die seit 1994 andauernde Diskussion und die Ereignisse machen deutlich, dass optimales und effizientes Handeln nur durch Einrichtung einer zentralen, mit allen Kompetenzen ausgestatteten Küstenwache neuer Art erreicht werden kann. Von daher ist eine Integration der hoheitlichen Aufgabenerfüllung an den Küsten und in der Ausschließlichen Wirtschaftszone, die bisher von der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, dem Bundesgrenzschutz, der Zollverwaltung, dem Bundesamt für Landwirtschaft und Ernährung, den Wasserschutzpolizeien der Küstenländer und den Fischereiaufsichten der Küstenländer wahrgenommen werden, umzusetzen. Dabei dürfen notwendige Verfassungsänderungen kein Hindernis sein. Die Landesregierung hat dazu in Verbindung mit dem Bund und den Küstenländern die notwendigen Umsetzungsschritte einzuleiten.“

Dies bedeutet im Einzelnen:

Eine Küstenwache muss in der Lage sein, ereignisunabhängig ein stets aktuelles maritimes Lagebild zu erstellen und fortzuschreiben, das im Fall einer Havarie sofort und ohne Verzug eine umfassende Information über alle Aspekte der Havarie gewährleistet. Hierfür muss sie die erforderlichen Aufklärungs- und Einsatzmittel, wie zum Beispiel die Auswertung der Radarüberwachung und die seegestützte Überwachung der Seewege, und eine straffe, sich auf den Gesamtaspekt der Havarie erstreckende Lenkung und Leitung aller Gegenmaßnahmen gewährleisten.

Um dies sicherzustellen, ist es erforderlich, eine zentrale Führungseinheit Küstenwache zu schaffen, in der von den vorhandenen Landorganisationen zumindest der zentrale Meldekopf, die zentrale Meldestelle, bei der sich Schiffe nach Maßgabe der Anlaufbedingungsverordnung zu melden haben, die Küstenwachzentren des Bundes und die Sonderstellen des Bundes und der Länder für die Bekämpfung der Meeresverschmutzung mit ihren Aufgaben aufgehen. Dies stellt eine leistungsfähige, den täglichen Ansprüchen genügende Organisation dar und bildet die Grundlage für die Formulierung eines leistungsfähigen Einsatzstabes im Havariefall. Dabei sind die Stabsfunktionen des Einsatzstabes Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern als feste Funktion zuzuweisen, für die sie voll verantwortlich sind.

Für die Erstellung eines maritimen Lagebildes muss diese Organisationseinheit Zugriff auf die Überwachungsergebnisse der Radarüberwachungen haben und die Koordination der Überwachung der See- und Schifffahrtsstraßen übernehmen.

Darüber hinaus muss ihr der Zugriff auf alle verfügbaren Schiffseinheiten und Geräte des Bundes und der Länder ermöglicht werden.

Als Mindestlösung sind die vorhandenen Aufsichtsfahrzeuge zusammenzufassen.

Eine solche einheitliche Flotte könnte gegebenenfalls auch als Dienstleister die für die Fischereiaufsichten und die Wasserschutzpolizeien der Länder erforderlichen Fahrzeuge bereedern und zur Verfügung stellen. Zumindest müssen diese Einheiten sich einem straffen Koordinierungsverbund mit der umgestalteten Deutschen Küstenwache angliedern. Die Küstenwache muss darüber hinaus in der Lage sein, für alle beteiligten Einsatzkräfte einheitliche Führungsstrukturen zu entwickeln, Einsatzgrundsätze zu entwerfen und diese im Einzelfall auch durchzusetzen. Hierzu gehören neben der Entwicklung und Vorsicherung des nötigen Know-hows in Führungstechnik und Bekämpfungstechnik auch die Verpflichtung zu standardisierten Meldeverfahren, die einen einheitlichen und zügigen Meldefluß zur Fortschreibung von Lagebildern gewährleisten.

4. Weiterentwicklung des Sicherheitskonzeptes für die Deutsche Bucht (stellvertretend auch für den Ostseebereich)

- a) Die **Trennung von Personenbergung und Sachbergung** in unterschiedliche Handlungskonzepte muss aufgehoben werden. Das bedeutet, MRCC Bremen wird verpflichtet, der Küstenwache spätestens bei Beendigung seiner Aufgaben Informationen für ggf. erforderliche Gefahrenabwehrmaßnahmen zu übermitteln.
- b) Die Küstenwache betreibt ihrerseits aktive Informationsbeschaffung, um Kenntnis von Seeunfällen zu erlangen.
- c) Die **Trennung von Schiffsunfällen mit und ohne Schadstoffaustritt** in den Alarmplänen der WSV wird aufgehoben.

Die Gefahrenabwehr wird in Einsatzplänen beschrieben. Hierzu bedarf es einer einheitlichen Begriffsdefinition für den Ablauf eines objektiv erwarteten Geschehens: **Seeunfall/Seenotfall** vor (Besondere Lage/Größeres Schadens)-**Ereignis** vor (Festgestellter) **Katastrophenfall**. Diese Definitionsarbeit ist mit den Partnern (Küstenländer) zu leisten und verbindlich zu regeln.

- d) Untrennbar mit der Umstrukturierung der Küstenwache ist die **allein verantwortliche Führung und Interventionsmöglichkeit des Leiters der Küstenwache** bei der Bewältigung von Seeunfällen verbunden. Die strukturellen Konkurrenzen von bisherigen Einrichtungen und Akteuren führte zu einem erheblichen Koordinierungsaufwand und auch zu bemerkbaren Handlungsdefiziten. Die Stärkung der Position des Leiters der Küstenwache verhindert zudem, dass sich politische Akteure in das aktuelle operative Unfallmanagement einschalten.
- e) Von der Küstenwache sind für den operativen Betrieb vorzusehen:
 - 1.) Zugriffsmöglichkeiten auf allwettertaugliche **Hubschrauber** für den Transport schwerer Lasten (beispielsweise durch Vereinbarung mit der Bundeswehr und privaten Anbietern),
 - 2.) **Haushaltsermächtigungen**,
 - 3.) **optimierte Kommunikation** aller an der Gefahrenabwehr beteiligten Einsatzfahrzeuge,
 - 4.) **Sicherstellung des On-Scene-Commanders**,
 - 5.) Institutionalisierung der **Pressearbeit**,
 - 6.) Einsatz des rechnergestützten Unfallmanagementsystems **REMUS**.
- f) Ein leistungsfähiger Hochseeschlepper ist dauerhaft in der Deutschen Bucht vorzuhalten.

g) Es sind vertragliche Regelungen für die Brandbekämpfung auf Nord- und Ostsee zu treffen.

5. Maßnahmen der Landesregierung

Die Gefahrenabwehr nach der Strandung der „Pallas“ vor Amrum lag im originären Zuständigkeitsbereich des Landes (und der Gemeinden vor Ort). Es ist nicht ersichtlich, dass es zu fehlerhaften Entscheidungen gekommen ist. Gleichwohl können weitere Optimierungsschritte für die Organisation und Durchführung der Gefahrenabwehr deshalb hilfreich sein, wenn größere Schadensereignisse oder katastrophenähnliche Situationen abgearbeitet werden müssen. Insofern war das „Pallas“-Ereignis, das seinen Anfang unter extremen, aber für das Küstenmeer und seine Anrainer jahreszeitlich durchaus üblichen äußeren Umständen (Wetter) nahm, auch eine Großübung für alle Akteure.

Bereits lange vor dem „Pallas“-Ereignis hatte der Innenminister auf Anregung des Deutschen Nautischen Vereins (siehe Zusammenhang in VI.A.6.) eine interministerielle Arbeitsgruppe eingerichtet (VI.A.4.), die ein Entscheidungspapier zum Zeitpunkt der „Pallas“-Havarie im Entwurf fertig gestellt hatte. Den Mitgliedern der interministeriellen Arbeitsgruppe war es also möglich zu prüfen, ob ihre Arbeitsergebnisse entscheidungserforderlich und praxistauglich sein würden. Das Entscheidungspapier verbunden mit der „Schwachstellenanalyse“ (VI.A.3.) sind im „Handlungskonzept“ (VI.A.5.) zusammengeführt und im Kabinett beschlossen worden.

Die Nummer 3 im „Handlungskonzept“ (VI.A.5.) stellt einen Katalog kurzfristig einzuleitender Maßnahmen der Landesregierung im Bereich der Gefahrenabwehr bei eintretenden Seeunfällen dar. Der Katalog wäre auch als Ergebnis des Untersuchungsausschusses aufgestellt worden. Die Erfahrungsberichte beispielsweise der ELG und des Staatlichen Umweltamtes sind auszuwerten und gegebenenfalls zu implementieren.

VII. Abweichende Auffassungen

Votum der Ausschussmitglieder der Fraktion der CDU

Katastrophen sind das langfristige Ergebnis bestimmter destruktiver Elemente der Arbeitsteilung

Prof. Lars Clausen in einem Beitrag von Prof. Udo E. Simonis mit dem Titel „Globale Umweltprobleme - Prävention oder Anpassung?“ in „Wissenschaft - Literatur - Katastrophe“, Festschrift zum 60. Geburtstag von Lars Clausen

Der „Pallas“-Untersuchungsausschuss hatte im Wesentlichen drei Fragen zu klären. Zum einen sollte untersucht werden, was zur Havarie und Strandung des Frachters „Pallas“ geführt hatte, zum anderen ob die Landesregierung alle rechtlichen und tatsächlichen Möglichkeiten zur Gefahren- und Katastrophenabwehr hinsichtlich der „Pallas“ genutzt hatte, um Schäden zu vermeiden oder zu minimieren. Schließlich sollte dargestellt werden, welche Schlussfolgerungen aus der Untersuchung zu ziehen sind.

Der Untersuchungsausschuss ist in seiner fast einjährigen Tätigkeit dieser Aufgabe mit Sorgfalt und an der Sache orientiert nachgegangen. Deshalb hat sich die von der CDU und F.D.P. beantragte Einsetzung des Untersuchungsausschusses als richtig erwiesen. Leider haben jedoch die Mehrheitsfraktionen von SPD und Bündnis 90/Die Grünen nicht die Einsicht oder vielleicht auch nur nicht den Mut dazu gehabt, eine objektive Darstellung der Havarie mit ihren Folgen und allen Begleitumständen im Untersuchungsausschussbericht zu geben. Stattdessen ließen sie wichtige Sachverhalte, die unverzichtbarer Bestandteil einer Chronologie sind, weg. Beispielhaft ist das Fehlen der Aussage des Staatssekretärs im Innenministerium, Hartmut Wegener. Dieser hatte bereits in der Kabinettsitzung am 29. Oktober 1998, also nach dem ersten Aufliegen der „Pallas“ vor Amrum, die konkrete Gefahr eines Auseinanderbrechens der „Pallas“ dargestellt und auf die Notwendigkeit einer besseren Koordinierung des nachgeordneten Bereichs hingewiesen. Auch andere Sachverhalte, die zu durchaus kritischen Fragen führen - erwähnt sei an dieser Stelle die Aussage des Kapitäns des Hochseeschleppers „Oceanic“, Michael Pohl, nach der ein Umspannen der vorher havarierten „Ruby XL“ auf einen anderen Schlepper möglich gewesen wäre und man so erheblich früher bei der „Pallas“ Schleppversuche hätte aufnehmen können - wurden von SPD und Bündnis 90/Die Grünen nicht in die Darstellung der Geschehensabläufe aufgenommen. Kritische Zeugenaussagen zur Planung, Koordinierung und Durchführung der Ölabwehrmaßnahmen wurden ebenfalls nicht in den Bericht aufgenommen. In den Abschlussberatungen zum Untersuchungsausschussbericht wurde vielmehr schnell deutlich, dass seitens der Regierungsmehrheit von Rot/Grün eine umfassende, auch kritische Auseinandersetzung mit dem Handeln bzw. Nichthandeln der eigenen Regierung auf der Grundlage der gewonnenen Erkenntnisse unerwünscht ist. Im Gegenteil: Die Bemühungen - sofern man davon sprechen kann - sind allein darauf gerichtet gewesen, von der Verantwortung und den Fehlern der eigenen Landesregierung abzulenken.

Den Menschen vor Ort hilft es allerdings nicht, wenn festgestellte Unzulänglichkeiten verschwiegen oder verniedlicht werden. Nur eine vollständige Darstellung der gewonnenen Erkenntnisse ohne Rücksicht auf das Ansehen oder politisches Kalkül bietet Gewähr dafür, vor-

handene Misstände zu beseitigen und ein Krisenmanagement zu entwickeln, dass dazu in der Lage ist, zukünftige Havarien und ihre Folgen zu beherrschen. Dieses als oberstes Ziel vor Augen, hält die CDU-Fraktion es für nötig, eine von der rot-grünen Ausschussmehrheit abweichende Auffassung in den Abschlussbericht niederzulegen, soweit es das Handeln der Landesregierung betrifft. Da deren tatsächlichen und rechtlichen Möglichkeiten zur Vermeidung oder Minimierung von Schäden, die durch die Havarie der „Pallas“ entstanden waren, von der Ausschussmehrheit im Bericht nur einseitig und verkürzt dargestellt werden, ergänzt und korrigiert die CDU-Fraktion mit diesem Votum den Ausschussbericht. Gleichzeitig wird zu besserer Übersicht eine zusammenhängende und keine wesentlichen Ereignisse oder Aussagen verschweigende Chronologie angefügt.

A. Erkenntnisse und Bewertungen

1. Vorbemerkung

Der Untersuchungsausschuss wurde zur Klärung darüber eingesetzt, welche Maßnahmen die Landesregierung Schleswig-Holstein im Zusammenhang mit der Havarie und Strandung des Holzfrachters „Pallas“ vor beziehungsweise an der Nordseeküste ergriffen hat beziehungsweise hätte ergreifen können, um die Strandung zu verhindern und deren Folgen abzuwenden. Insbesondere die Antwort auf die Frage, welche Defizite aufseiten der Landesregierung zur Bewältigung des in der Öffentlichkeit als Katastrophe wahrgenommenen Ereignisses aufgetreten sind, steht neben Verbesserungsvorschlägen im Vordergrund dieses Votums. Darüber hinaus wurde im Rahmen der Ausübung des Untersuchungsauftrages deutlich, dass zum einen erforderliche Informationen zur Behebung des Seenotfalls nicht zwischen allen handelnden Akteuren ausgetauscht wurden und das Küstenwachzentrum Cuxhaven nicht direkt informiert worden war, sondern auf Informationen aus dritter Hand angewiesen war. Die Kommunikation zwischen deutschen und dänischen Seenotinstitutionen ist demzufolge dringend zu verbessern. Zum anderen stellte sich heraus, dass das Küstenwachzentrum spätestens am 26. Oktober 1998 um 00:49 Uhr über die Bergung der Besatzung der „Pallas“ durch das MRCC Bremen informiert wurde. Seit diesem Moment musste davon ausgegangen werden, dass es sich bei der „Pallas“ um ein führerloses Schiff handelte. Das Küstenwachzentrum versäumte es jedoch, die eingegangenen Informationen zu verifizieren. Ein fundiertes Lagebild wurde offenbar nicht erstellt, sodass auch eine realistische Lagebeurteilung nicht erfolgen konnte. Obwohl weitere Meldungen eingegangen sind, reagierte das Küstenwachzentrum daher erst ca. 7 Stunden später um 07:23 Uhr. Wertvolle Zeit zur Einleitung weiterer erforderlicher Maßnahmen zur Bergung des Schiffes ging so verloren.

2. Untätigkeit der Landesregierung aufgrund Verkennung der Rechtslage

Die Verhandlungen des Untersuchungsausschusses haben ergeben, dass sich die Landesregierung ihrer rechtlichen Möglichkeiten bei der Havarie und Strandung der „Pallas“ nicht bewusst gewesen ist.

Dies erschließt sich aus den Aussagen von Beteiligten im Unterschied zu den Stellungnahmen von juristischen Sachverständigen.

So beurteilte der Umweltminister des Landes Schleswig-Holstein, Rainer Steenblock, vor dem „Pallas“-Untersuchungsausschuss die Möglichkeit des Eingreifens des Landes Schleswig-Holstein am 26.10.1998 aufgrund geführter Gespräche in seinem Ministerium folgendermaßen: „Als Ergebnis dieser Gespräche war für mich klar: Es ist eine eindeutige Zuständigkeit des Bundes an dieser Stelle mit den verschiedenen Optionen, die es da gibt, keine Zuständigkeit und Interventionsmöglichkeit des Landes, etwa mit dem landeseigenen Bergungsschlepper loszufahren“.³⁹⁰

Ähnlich sah dies der Leiter des Amtes für Katastrophenschutz im Innenministerium des Landes Schleswig-Holstein, Helmut Preugschat. Er sagte vor dem Ausschuss, die reine Bergung von Havaristen, von in Seenot geratenen Schiffen, sei zunächst einmal eine Sache des Bundes nach den entsprechenden Vorschriften des Seeaufgabengesetzes und des Bundeswasserstraßengesetzes.³⁹¹

Eine andere Rechtsauffassung diesbezüglich vertraten die vor dem Untersuchungsausschuss angehörten Rechtsexperten.

Der Geschäftsführer des Deutschen Vereins für Internationales Seerecht, Rechtsanwalt Dr. Hans-Heinrich Nöll, führte vor dem Ausschuss aus, dass in jedem Falle für staatliche Institutionen die Möglichkeit bestünde, auch auf hoher See einzugreifen, wenn Gefahren für die deutschen Küsten drohen. Dr. Nöll dazu wörtlich: „Es ist also nicht nur möglich, auf ein Schiff zuzugreifen, gleichgültig, unter welcher Flagge es fährt, wenn es auf hoher See sich befindet, wozu es übrigens auch ein Interventionsabkommen gibt, das dieses abdeckt, wie auch die Seerechtskonvention dieses abdeckt, sondern dass man sowohl im eigenen Küstenmeer aufgrund der originären Zuständigkeit, wie auch völkerrechtlich abgedeckt, auf hoher See polizeirechtlich in einem solchen Fall eingreifen kann (...) Wenn wir mal die Havarie in den dänischen Gewässern nehmen und das unterstellen, was ich eben auch gesagt habe, dass also die deutschen Behörden (...) schon von Anfang an, wenn eine Ermessenausübung oder besser gesagt eine Beurteilung ergibt, dass eine Gefahr auch für die deutsche Küste droht, dann dürfen sie eingreifen“.³⁹² Dr. Nöll konkretisierte dies, in dem er darauf hinwies, dass das Recht zur Gefahrenabwehr weder durch die deutschen Hoheitsgewässer noch durch das Handeln des Reeders im Falle einer Havarie seines Schiffes beschränkt wird. Vielmehr dürfen die staatlichen Stellen sofort und unmittelbar, unabhängig von Handeln Dritter, einschreiten.³⁹³

Auf den Vorrang des öffentlichen Rechts zur Gefahrenabwehr weist auch der im März 1999 veröffentlichte Bericht des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen zur Havarie des Frachters „Pallas“ in der Nordsee - Bergung, Schadensbegrenzung und Bekämpfung der Ölverschmutzung - hin. Ausdrücklich verweist dieser Bericht darauf, dass das öffentliche Recht zur Gefahrenabwehr nicht durch das Bergungsübereinkommen von 1989, welches am 14. Juli 1996 international in Kraft getreten ist, in Frage gestellt wird. Dies bleibt jederzeit erhalten, um den mittlerweile anerkannten seevölkerrechtlichen Eingriffsbefugnissen des Küstenstaates zur Abwehr insbesondere von Umweltverschmutzungen (z.B. Art. 221 Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen) uneingeschränkte Geltung zu belassen.³⁹⁴

³⁹⁰ Steenblock, AProt. 6, S. 34.

³⁹¹ Preugschat, AProt. 22, S. 66.

³⁹² Nöll, AProt. 10, S. 9.

³⁹³ Nöll, Aprot. 10, S. 25.

³⁹⁴ Bericht BMV, S. 47.

Zu der sich aus diesen Auffassungen ergebenden Frage, nämlich ob die Küstenstaaten ein jederzeitiges Interventionsrecht bei Havarien im Küstenmeer haben, wurde Frau Dr. Doris König, Privatdozentin und Lehrstuhlvertreterin in Saarbrücken sowie Autorin des Gutachtens zu seerechtlichen Fragen aus Anlass der Havarie der „Pallas“, angehört. Frau Dr. König führte vor dem Untersuchungsausschuss aus, dass es bei Seeunfällen nach dem internationalen Seerecht grundsätzlich so sei, dass der Küstenstaat ein Interventionsrecht habe: „Dieses Interventionsrecht gilt völkergewohnheitsrechtlich schon seit langem und ist jetzt auch in der Internationalen Seerechtskonvention in Artikel 221 kodifiziert worden. Im Übrigen gibt es dazu ein internationales Übereinkommen über Maßnahmen auf Hoher See bei Ölverschmutzungen aus 1969 (...) Allerdings gelten dieses Übereinkommen und auch die Bestimmung in der Seerechtskonvention für die Hohe See und die ausschließliche Wirtschaftszone (...) In unserem Fall befand sich das Schiff aber im Küstenmeer. Das Küstenmeer wiederum gehört (...) zum Staatsgebiet des Küstenstaates, sodass er schon kraft seiner Territorialhoheit nach internationalem Recht Gefahrenabwehrmaßnahmen ergreifen kann. Das ist also lange nicht so problematisch, wie wenn sich ein Schiff außerhalb des Küstenmeeres befindet“.³⁹⁵

Außerdem erörterte Dr. König die Zuständigkeit des Landes: „Die Länder sind für alles das zuständig, für das der Bund nicht ausdrücklich zuständig ist. Das heißt, die Länder sind zuständig für die allgemeine Gefahrenabwehr und für die Beseitigung bereits eingetretener Störungen, also sprich für die Beseitigung von Verschmutzungen. Das gilt insbesondere auch für die Reinhaltung der Küstengewässer und Strände. In Eilfällen kann die Wasserschutzpolizei der Länder tätig werden (...) Ich denke, vorrangig war hier der Bund zuständig, und zwar egal, ob man das jetzt als strom- oder schiffahrtspolizeiliche Maßnahme einordnet. Man kann es auch als Maßnahme beider Arten einordnen; das Schleppen eventuell eher als schiffahrtspolizeiliche Maßnahme, das Bergen nachher als strompolizeiliche Maßnahme. Das ist schwierig einzuordnen. Jedenfalls sind das Maßnahmen, die zunächst einmal dem Bund als Eigentümer der Bundeswasserstraßen und auch nach diesen Vorschriften über die wege- und verkehrsrechtlichen Kompetenzen oblagen. Das Land hätte allenfalls eingreifen können im Rahmen seiner Eilkompetenz im Wege der allgemeinen Gefahrenabwehr³⁹⁶(...) Es hätten nicht unbedingt auf der Grundlage des Landeswassergesetzes, aber auf der Grundlage der allgemeinen Gefahrenabwehr polizeiliche Maßnahmen getroffen werden können³⁹⁷ (...) Zunächst einmal ist natürlich das Land verpflichtet, mit den eigenen Mitteln, also sprich der Wasserschutzpolizei, einzugreifen. Wenn diese Mittel nicht ausreichen, kann das Land, wenn es sozusagen im Wege der Ersatzvornahme tätig wird (...) auch einen Beauftragten einstellen und die Kosten dem entsprechenden Störer dann in Rechnung stellen³⁹⁸ „.

Zu der Ansicht, dass ein durch die potentiellen Folgen einer Havarie bedrohtes Küstenland im Rahmen der Gefahrenabwehr tätig werden kann, kommt auch der vom Ausschuss um ein Gutachten gebetene und vor dem Gremium angehörte Professor für Öffentliches Recht der Universität Erlangen, Dr. Burghardt Ziemske. In seiner Anhörung verwies Prof. Dr. Ziemske zunächst auf das Landeswassergesetz, das den über den Wattenmeerbereich hinausgehenden Teil des Hoheitsgebietes inhaltlich erfasse und die staatlichen Stellen des Landes zur Gefahrenabwehr im Bereich von Unfällen, die im Küstenbereich auftreten, verpflichte.³⁹⁹

³⁹⁵ König, AProt. 31, S. 46.

³⁹⁶ König, AProt. 31, S. 50, 51.

³⁹⁷ König, AProt. 31, S. 52.

³⁹⁸ König, AProt. 31, S. 53.

³⁹⁹ Ziemske, AProt. 37, S. 8.

Weiterhin ging Prof. Dr. Ziemke auf den Gefahrenbegriff ein: „Zentral ist für das Recht der Gefahrenabwehr der Begriff der Gefahr (...): ‚Gefahr ist ein Zustand, der nach verständiger, auf allgemeiner Lebenserfahrung beruhender Beurteilung in näherer Zeit bei ungehindertem Ablauf des objektiv zu erwartenden Geschehens den Eintritt eines Schadens für die öffentliche Sicherheit und Ordnung, die Schutzgüter erwarten lässt‘. Gefahr ist mithin etwas anderes als eine Störung. Hier, bei dem Begriff der Gefahr, geht es nur um die Wahrscheinlichkeit eines Schadenseintritts; bei der Störung ist bereits eine Schadensverwirklichung gegeben. Für den Fall der ‚Pallas‘-Havarie bedeutet dies, dass man insbesondere berücksichtigen muss, dass das Gefahrenabwehrrecht primär den Bereich des Präventionsrechts abdecken möchte. Das Gefahrenabwehrrecht will geradezu verhindern, dass erst Störungen eintreten, sondern will im Vorfeld garantieren, dass man tätig werden kann, gegebenenfalls auch tätig werden muss, um eine Störung zu verhindern. Für die ‚Pallas‘-Havarie also bedeutsam ist, dass das Gefahrenabwehrrecht nicht erst mit der Verwirklichung von Schäden für die berühmten Rechts- und Schutzgüter betroffen ist. Schon im Vorfeld der Verwirklichung, nämlich bei Vorliegen einer Gefahr, ist eine Zuständigkeit aus dem Rechtsgebiet begründet. Konkret bedeutet dies: Bei der Gefahreinschätzung der Havarie der ‚Pallas‘ sind insbesondere nachfolgende Rechtsgüter und öffentliche Einrichtungen zu berücksichtigen:

- Leib und Leben der Besatzung der ‚Pallas‘
 - Vermögenswerte der ‚Pallas‘ und ihre Ladung
 - Leichtigkeit und Sicherheit des Wasserstraßenverkehrs
 - Reinhaltung des Meeres vor Verschmutzungen wegen Brandes und Ölaustritten
 - Sauberkeit der Küsten und Strände, insbesondere der dem Küstenland vorgelagerten Inseln Amrum, Föhr und Sylt als öffentliche Einrichtungen
 - Eigentums- und Berufsrechte der an den Küsten und Stränden lebenden und wirtschaftenden Menschen, insbesondere des Fischerei- und Tourismusbereichs
 - Ökosysteme des schleswig-holsteinischen Wattenmeeres als öffentliche Einrichtungen
- (...)

Für den Eintritt und das Vorliegen einer Gefahr bedarf es einer so genannten Prognoseentscheidung⁴⁰⁰ (...) Entscheidend und konkret muss man unter Berücksichtigung des Vorgenannten für die ‚Pallas‘-Havarie zu einer so genannten Gefahreinschätzung kommen, die durch die staatlichen Stellen vorzunehmen ist. Hierbei ist zunächst auf den schon genannten Stellenwert der betroffenen Rechtsgüter und auf die Bedeutung der öffentlichen Einrichtungen abzustellen. Daneben müssen aber auch zur Einführung der Gesamtsituation die schon erwähnten Unwägbarkeiten - wie die Witterungsverhältnisse oder auch die Entwicklung des Schiffsbrandes - berücksichtigt werden, aber auch die Strömungsverhältnisse. Der Schadenseintritt war mithin schon lange vor der Strandung der ‚Pallas‘ am 29. Oktober wahrscheinlich. Die Gefahr

⁴⁰⁰ Ziemke, AProt. 37, S. 9.

begann mit der Havarie am 25. Oktober 1998 und setzte sich schrittweise eskalierend unter teilweisem Eintritt von Störungen durch die nachfolgenden Ereignisse fort. Die nachfolgenden Ereignisse noch einmal in Erinnerung gerufen:

- Abbergen der Mannschaft
- Abdriften des mannschaftslosen Schiffes auf die Küstenregion zu
- Verschlechterung der Wetterlage und
- Scheitern von Schleppversuchen.

Entscheidend für das Gefahrenabwehrrecht ist, dass es für die Ausübung der Prognoseentscheidung, das Vorliegen von Gefahren, nicht darauf ankommt, ob bereits ein Ölaustritt erfolgt ist. Auch vor dem Ölaustritt, bei hinreichender Wahrscheinlichkeit, ist Gefahrenabwehr angesagt. Auch Küsten, Strände und das schleswig-holsteinische Wattenmeer müssen nicht schon unmittelbar betroffen beziehungsweise angelaufen sein. Es genügt, dass hinreichende Gefahr dafür besteht, dass sie gefährdet sein können⁴⁰¹ (...) Zunächst einmal sind zuständig im Bereich der Gefahrenabwehr die allgemeinen Ordnungs- und Sicherheitsbehörden, die Sonderordnungsbehörden. Neben den allgemeinen Ordnungsbehörden gibt es eine Zuständigkeit der Polizei⁴⁰² (...) Letztendliche Ressortverantwortung trägt nach § 45 Abs. 1 Nr. 1 Landesnaturschutzgesetz der Minister für Umwelt, Natur und Forsten. Er ist gemäß § 45a Landesnaturschutzgesetz Fachaufsichtsbehörde unter Einschluss des Landesamtes. Darüber hinaus ist er zuständig für die Küstengewässer gemäß § 45a Abs. 1 Nr. 1 und Nr. 2 Landesnaturschutzgesetz⁴⁰³. Neben dem Umweltministerium ist als mögliches weiteres Ministerium das Ministerium betroffen, das verantwortlich zeichnet für den Katastrophenschutz (...) Ressortverantwortlich zeichnet insoweit das Landesinnenministerium⁴⁰⁴ (...) Neben dieser speziellen Verantwortlichkeit der Ressortminister gibt es natürlich wie in jedem Bundesland eine abschließende Regierungsverantwortung durch den Leiter einer Regierung. Durch die Richtlinienkompetenz liegt natürlich diese Verantwortung in den Händen der Ministerpräsidentin gemäß Art. 29 der Landesverfassung⁴⁰⁵.

Prof. Dr. Ziemske ging dann auf die Zuständigkeit des Bundes ein und verwies auf die spezielle kompetenzielle Regelung nach Art. 87 Abs. 1 und Art. 89 Abs. 2 Grundgesetz, wonach der Bund die Bundeswasserstraßen verwaltet und die Aufgaben der Seeschifffahrt wahrnimmt, die ihm durch Gesetz übertragen würden⁴⁰⁶. Anschließend erörterte Prof. Dr. Ziemske den Begriff der Bundeswasserstraßen und verwies in diesem Zusammenhang auf ein Urteil des Bundesverfassungsgerichts (BVerfG) aus dem 15. Band, in dem das BVerfG klargestellt habe, dass der Begriff der Bundeswasserstraßen „nicht identisch ist mit dem gesamten Bereich der Küstengewässer, sondern ein einengender Begriff ist, aber man sonst die gesamten Kompetenzen der Länder verdrängen würde (...) Soweit die Seewasserstraßen berührt sind, hat der Bund eine

⁴⁰¹ Ziemske, AProt. 37, S. 10.

⁴⁰² Ziemske, AProt. 37, S. 10.

⁴⁰³ Ziemske, AProt. 37, S. 10, 11.

⁴⁰⁴ Ziemske, AProt. 37, S. 11.

⁴⁰⁵ Ziemske, AProt. 37, S. 11.

⁴⁰⁶ Ziemske, AProt. 37, S. 11.

Kompetenz hinsichtlich der strompolizeilichen und schiffahrtspolizeilichen Maßnahmen⁴⁰⁷ (...) Soweit der Bund zuständig ist (...) stellt sich mir die Frage: Ist das eine Zuständigkeit, die grundsätzlich die Zuständigkeit der Länder ausschließt? Mit anderen Worten: Dürfen Länder in den Zuständigkeitszuweisungen des Bundes überhaupt nicht mehr tätig werden? (...) Der Bund erkennt das Problem, dass es Fälle gibt, in denen er nicht ausreichende Mittel hat. Das sind die Fälle der Amtshilfe, und die sind verfassungsrechtlich geregelt in Art. 35, und zwar beiderseitig. So wie der Bund Amtshilfe von den Ländern in Anspruch nehmen kann, können die Länder umgekehrt auch Amtshilfe vom Bund oder von anderen Ländern in Anspruch nehmen. Das ist eine gegenseitige Verpflichtung, um im Wege von Notkompetenzen Maßnahmen ergreifen zu können (...) Aus diesem Grunde gibt es einfachgesetzlich geschriebene Eilfälle. Davon hat das Landesrecht Schleswig-Holstein eine Fülle. Ich nenne beispielhaft § 165 Landesverwaltungsgesetz für die Ordnungsbehörden; ich nenne § 6 Polizeiorganisationsgesetz für die Wasserschutzpolizei; ich nenne die Eilkompetenzen auch nach dem Landeswassergesetz aus § 110, aber auch die Eilkompetenzen aus mehreren staatlich übergreifenden Abkommen. Nach § 3 des Abkommens zwischen den Küstenländern über die wasserschutzpolizeiliche Zuständigkeit auf dem Küstenmeer aus dem Jahr 1998 ist ebenfalls bei Gefahr im Verzuge eine Eilkompetenz für die Küstenländer gegeben, auch außerhalb ihres Hoheitsbereiches zur Erfüllung wasserschutzpolizeilicher Aufgaben tätig zu werden. Und schließlich verweise ich auf die Eilkompetenzen in der Bund-Länder-Vereinbarung des Jahres 1995 in § 5 Abs. 11, auf die fortbestehenden Befugnisse der Länder zu Sofortmaßnahmen⁴⁰⁸ (...) Als Ergebnis dieser Überlegungen bleibt festzuhalten, dass landesstaatliche Stellen also hilfsweise subsidiär auch zuständig bleiben, soweit eine ausdrückliche Bundeskompetenz gegeben ist⁴⁰⁹ „

Weiterhin erörterte Prof. Dr. Ziemske die Frage einer Zuständigkeitsbegrenzung des Landes Schleswig-Holstein, nur innerhalb der 12-Seemeilen-Zone oder auch darüber hinaus tätig werden zu dürfen und legte in diesem Zusammenhang § 1 Nr. 3 Seeaufgabengesetz sinngemäß aus, „wonach auch außerhalb der 12-Seemeilen-Zone die Länder eine Kompetenz behalten, und zwar soweit sie unter den Bedingungen des Effektivitätsgrundsatzes auch innerhalb der 12-Seemeilen-Zone eine Kompetenz haben. Das ist ein Ergebnis, das uns nicht überrascht; das kennen wir nämlich aus der europäischen Integration ebenfalls. Nach Art. 23 des Grundgesetzes haben Länder im Bereich des europäischen Integrationsprozesses in diesen Bereichen ebenfalls ihre Landeskompetenzen mit in den Integrationsprozess zu nehmen, wie es im Inland inländische Zuständigkeiten sind. Wenn Sie das Lindauer Abkommen zu Art. 32 des Grundgesetzes lesen, haben Sie dort ebenfalls den Gedanken, dass Länderkompetenzen übertragen werden im auswärtigen Verkehr. Ich halte also im Ergebnis fest, dass (...) seewärts der Küstenmeere die Länder, in diesem Fall das Land Schleswig-Holstein, ihre Kompetenz behalten, soweit sie innerhalb der 12 Seemeilen zuständig sind. Aber selbst wenn man diese Einschätzung nicht teilt, bleibt außerhalb der 12-Seemeilen-Zone eine Zuständigkeit der Länder natürlich gegeben unter dem Gedanken der Eilkompetenz und der Notstandskompetenz (...)“⁴¹⁰

⁴⁰⁷ Ziemske, AProt. 37, S. 1.

⁴⁰⁸ Ziemske, AProt. 37, S. 12.

⁴⁰⁹ Ziemske, AProt. 37, S. 13.

⁴¹⁰ Ziemske, AProt. 37, S. 14, 15.

Weiterhin verwies Prof. Dr. Ziemke auf § 5 Abs. 7 der Bund-Länder-Vereinbarung zur Einrichtung der ELG aus dem Jahre 1975 und führte diesbezüglich aus, dass Schleswig-Holstein auch dann ein eigenständiges Eigenverantwortlichkeitsrecht behalte, „soweit es verfassungsrechtlich vorgesehen ist und soweit es zu keiner konsensualen Lösung in der Einsatzleitgruppe kommt“.⁴¹¹

Darüber hinaus erörterte Prof. Dr. Ziemke Rechtspflichten zum Handeln im Recht der Gefahrenabwehr und stellte die in diesem Rechtsgebiet entwickelten allgemeinen verfassungs- und staatsrechtlichen Grundsätze zur Auswahl des Handlungs- und Auswahlermessens in einen engen Zusammenhang mit dem bei der „Pallas“-Havarie berührten staatlichen Wertesystem: „Das staatliche Wertesystem bildet sich aus den Gesetzen, aus Selbstinpflichtnahmeerklärungen des Staates, aus Schutzzerklärungen, aus internationalen und supranationalen Verpflichtungen.“⁴¹² Hier möchte ich ganz besonders das Wertesystem bezüglich des Wattenmeeres hervorheben. Das gesamte Gebiet des Wattenmeeres erfüllt nämlich mehrere internationale, supranationale und nationale Schutzkriterien, die das Wattenmeer insgesamt zu einem äußerst hochrangigen Schutzgut für das Land Schleswig-Holstein werden lassen. Zu erwähnen ist einmal die UNO-Seerechtskonvention (...) Nach Art. 194 ist die Bundesrepublik unter Einschluss des Landes Schleswig-Holstein verpflichtet, empfindliche Ökosysteme und ihre Lebensräume zu schützen (...) Dieser Grundsatz wird vertieft durch mehrere nachfolgende Konventionen (...): die UN-Ramsar-Konvention, die Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie der Europäischen Union, die Vogelschutzrichtlinie der Europäischen Union und schließlich als nationale Hervorhebung der Wertigkeit des schleswig-holsteinischen Wattenmeeres das (...) schleswig-holsteinische Nationalparkgesetz aus dem Jahre 1985⁴¹³ (...) Im Ergebnis dieser Betrachtungsweise komme ich für den vorliegenden Fall der ‚Pallas‘-Havarie nicht bloß zu einer einfachen Ermessensbefugnis des Landes Schleswig-Holstein, sondern unter Hervorhebung der Hochwertigkeit des schleswig-holsteinischen Wattenmeeres als Schutzgut und unter den Grundsätzen der Gleichbehandlung des Innen- und Außenschutzes des Wattenmeeres zu einer Ermessensreduzierung auf Null und sehe auch eine Handlungsverpflichtung des Landes Schleswig-Holstein, vor der Strandung alles zu unternehmen, was diese Strandung nicht hätte möglich werden lassen“.⁴¹⁴

Ergebnis der Anhörung dieser rechtskundigen Sachverständigen ist, dass das Land Schleswig-Holstein unbeschadet internationaler und nationaler Bestimmungen und Vereinbarungen seine originäre Zuständigkeit, im Bereich der Gefahrenabwehr tätig zu werden, nicht verloren hatte. Die Aussagen der Auskunftspersonen Steenblock und Preugschat, aber auch die des Innenstaatssekretärs Hartmut Wegener⁴¹⁵ lassen den Schluss zu, dass sich die Landesregierung darüber nicht im Klaren war und aus diesem Grunde Möglichkeiten einer Einflussnahme auf das Geschehen mit dem Ziel der Verhinderung der Strandung vorschnell verneinte. Im Hinblick auf die Fragestellung des Untersuchungsauftrages hat somit die Landesregierung nicht alle rechtlichen Möglichkeiten zur Gefahren- und Katastrophenabwehr der „Pallas“ genutzt, um vorhandene oder eingetretene Schäden zu vermeiden oder zu minimieren. Dabei ist es unerheblich, dass sich im Nachhinein nicht beweiskräftig feststellen lässt, ob bei rechtzeitigen Ermessensgebrauch der rechtlichen Möglichkeiten zur Gefahrenabwehr der Schaden für Schleswig-Holsteins Küste an sich hätte verhindert oder verringert werden können. So ist beispielsweise die Annahme nicht von vornherein von der

⁴¹¹ Ziemke, AProt. 37, S. 16.

⁴¹² Ziemke, AProt. 37, S. 16.

⁴¹³ Ziemke, AProt. 37, S. 17.

⁴¹⁴ Ziemke, AProt. 37, S. 18.

⁴¹⁵ Wegener, AProt. 26, S. 9.

Hand zu weisen, dass bei frühzeitigerer Einberufung eines ELG-Falles auf Drängen des Landes Schleswig-Holstein nach § 5 Absatz 6 Satz 2 ELG-Vereinbarung unter Berufung auf die verbleibende Verantwortung zur Gefahrenabwehr Maßnahmen beispielsweise bis hin zur schnelleren Aktivierung der Schleppers „Oceanic“ und des Feuerlöschschiffes „Kiel“ hätten ergriffen werden können und diese zu einer Schadensvermeidung bzw. -verminderung geführt hätten. Entscheidend ist, dass die Landesregierung sich in Verkennung eigener rechtlicher Möglichkeiten in den ersten Tagen nach der Havarie der „Pallas“ passiv verhielt. Dies verhinderte eine optimale Krisenreaktion auf das Ereignis, die nach Kenntnis der Lage von Havarie bis hin zur Strandung mindestens erforderlich gewesen wäre, um Schäden zu vermeiden oder zu verringern.

3. Koordinierungsdefizite

Als keineswegs souveräner Herr der Lage erwies sich das schleswig-holsteinische Ministerium für Umwelt, Natur und Forsten mit seinem Minister Steenblock an der Spitze. Dies ergab die Beweisaufnahme des Untersuchungsausschusses im Hinblick auf die Zusammenarbeit des Ministeriums mit anderen Institutionen. Im Ergebnis kann festgestellt werden, dass die Situation durch Minister Steenblock weder richtig eingeschätzt wurde noch bis zur Einsetzung des interministeriellen Leitungsstabes am 10. November 1998 Maßnahmen ergriffen worden sind, die dazu geeignet waren, das Unglück zu beherrschen.

a) Zusammenarbeit mit ZMK und ELG

Bereits in der Zusammenarbeit mit dem ZMK nahm das Ministerium nach seiner ersten Information über die Havarie am 26. Oktober 1998 um 11:15 Uhr⁴¹⁶ eine passive und lediglich auf allgemeine Kenntnisnahme beschränkte Rolle ein. Dies wird schon daran deutlich, dass der Umweltminister und seine leitenden Mitarbeiter in Verkennung ihrer bereits dargestellten fortbestehenden Zuständigkeit zur Gefahrenabwehr eigene Möglichkeiten zur Einflussnahme auf das Geschehen verneinten und sich allein auf das ZMK verließen.⁴¹⁷ Dies, obwohl der Umweltminister sich vor seiner Tätigkeit als Landesminister als Abgeordneter des Deutschen Bundestages mit dem Konzept zur Sicherheit in der Deutschen Bucht und schwerpunktmäßig der Bereitstellung ausreichender Schlepperkapazitäten befasst hatte und ihm daher die „Oceanic“-Diskussion geläufig sein musste.⁴¹⁸

Auch die Meldung am 27. Oktober 1998 um 10:15 Uhr, die beinhaltete, dass die „Neuwerk“ aufgrund eines Defekts ausgefallen sei und das Mehrzweckschiff „Mellum“ den Havaristen entlang des schleswig-holsteinischen Wattenmeeres unter großen Schwierigkeiten schleppte, be-

⁴¹⁶ Steenblock, AProt. 3, S. 5-6; AProt 6, S. 4, 21.

⁴¹⁷ Steenblock, AProt 6, S. 22,33-35; Kesting, AProt. 24, S. 62.

⁴¹⁸ Steenblock, AProt. 6, S. 13.

einflusste nicht diese Haltung. Zwar sah das Ministerium nunmehr ein gewisses Risiko⁴¹⁹, fühlte sich aber gleichwohl nicht dazu veranlasst, eigene Maßnahmen zu ergreifen, wie etwa die ELG einzuberufen. Auch als in der Folgezeit die Schleppverbindungen zum führerlosen und weiterhin brennenden Schiff brachen, sah sich das Umweltministerium nicht dazu veranlasst, aktiv zu werden. Vielmehr verließ sich Minister Steenblock einzig und allein darauf, dass der Bund nach bestem Wissen und Gewissen versucht, die Gefahrenabwehr zu organisieren.⁴²⁰ Erst drei Tage nach der Havarie der „Pallas“, als das Schiff ca. 7 Seemeilen südwestlich der Insel Amrum zu diesem Zeitpunkt unabwendbar auf das Wattenmeer zutrieb⁴²¹, einigte man sich mit der Sonderstelle des Bundes darauf, den so genannten ruhenden ELG-Fall und nach dem ersten Ölaustritt am 30. Oktober 1998 den ELG-Fall auszurufen. Aber auch jetzt, wo das Land Schleswig-Holstein durch einen eigenen Vertreter in der ELG an der Entscheidungsfindung beteiligt war, verhielt sich das Ministerium - von der ständigen Begleitung der Lage abgesehen - passiv. Weder fand eine fundierte Prüfung der Konzepte der ELG noch die Entwicklung eigener Konzepte in diesem Stadium statt, insbesondere die originäre Zuständigkeit der Brandbekämpfung wurde der ELG überlassen. Statt selbst Verantwortung und die Federführung zur Bewältigung der Krisensituation zu übernehmen, wie dies angesichts der letztlich auch für Fauna und Flora des Wattenmeeres eingetretenen Folgen angebracht gewesen wäre, überließ Minister Steenblock die Begleitung des Geschehens alleinverantwortlich seinen Mitarbeitern.

b) Zusammenarbeit mit dem Innenministerium

Bezeichnend für die Lageverknennung durch das Umweltministerium war auch dessen Reaktion auf die mehrfachen Hilfsangebote aus dem Innenministerium. Dort hatte man insbesondere aus dem Bereich des Amtes für Katastrophenschutz von Beginn an die Lage kritischer beurteilt und eine Gefährdung des schleswig-holsteinischen Wattenmeeres gesehen. So wies der Staatssekretär im Innenministerium, Hartmut Wegener, anlässlich einer Kabinettsitzung bereits am 29. Oktober 1998 auf die Gefahr eines Auseinanderbrechens der „Pallas“ und der damit verbundenen Bedrohung der Küste hin.⁴²² In diesem Zusammenhang sah Wegener es als notwendig an, eine bessere Koordinierung der nachgeordneten Behörden sicherzustellen. Maßnahmen traf das Kabinett gleichwohl nicht. Als dann am 30. Oktober 1998 der Abteilungsleiter im Innenministerium, Ulrich Gudat, dem Umweltministerium anbot, die Krisenzentrale des Innenministeriums zu nutzen⁴²³, wies das Umweltministerium dieses Ersuchen unter Hinweis auf die Zuständigkeit der ELG ab.⁴²⁴ Der Grund für das Angebot des Innenministeriums war die Einschätzung der Katastrophenschützer, dass bei Ölaustritten mit starken Emotionen vor Ort, einer kritischen Presse sowie einem erhöhten Koordinierungsaufwand bei der Strandreinigung wegen des vorherrschenden Westwindes und erwarteten Abstimmungsproblemen zwischen den Behörden zu rechnen sei.⁴²⁵ Genau diese Probleme waren es, die später bei der Ölbekämpfung auftraten.

⁴¹⁹ Kesting, AProt. 24, S. 62.

⁴²⁰ Steenblock, AProt. 31, S. 33.

⁴²¹ Umdruck 14/2740; Steenblock, AProt. 3, S. 8.

⁴²² Wegener, AProt. 26, S. 6,13-15, 20.

⁴²³ Preugschat, AProt. 22, S. 56, 57; Wegener, AProt. 26, S. 14.

⁴²⁴ Kesting, AProt. 18, S. 60, 61.

⁴²⁵ Preugschat, AProt. 22, S. 56, 57; Wegener, AProt. 26, S. 14.

Auch nach der dramatischen Verschärfung der Lage am 6. November 1998, als klar war, dass die „Pallas“ wegen eines zwischenzeitlich aufgetretenen Rumpfrisses nicht mehr freigeschleppt werden konnte, lehnte das Umweltministerium ein erneutes Angebot des Innenministeriums ab, dessen Krisenzentrale mit den vorhandenen Fernmeldeeinrichtungen und dem geschulten Führungspersonal zu nutzen.⁴²⁶ Erst als am 9. November 1998 Innenminister Dr. Ekkehard Wienholtz sich veranlasst sah, persönlich einzugreifen, und sowohl schriftlich als auch telefonisch beim Umweltminister intervenierte⁴²⁷, begann das Umweltministerium damit, Überlegungen einer Beteiligung anderer Stellen über den nachgeordneten Bereich der Staatlichen Umweltämter hinaus anzustellen. So wurden für den 10. November 1998 unter anderem Vertreter des Innenministeriums, der Bundeswehr, der Feuerwehr und des Technischen Hilfswerkes zu einer interministeriellen Arbeitsgruppe eingeladen. Der Vertreter des Umweltministeriums hielt auch in dieser Besprechung die Einberufung eines interministeriellen Leitungsstabes trotz des Drängens des Innenministeriums nicht für erforderlich.⁴²⁸ Zwischenzeitlich hatte jedoch die Landesregierung in ihrer Kabinettsitzung am gleichen Tage beschlossen, das Krisenzentrum in Anspruch zu nehmen.⁴²⁹ Erst nach Aufnahme dessen Arbeit strukturierten sich die Maßnahmen gegen das auslaufende Öl, wie der Landrat des betroffenen Kreises Nordfriesland, Dr. Olaf Bastian, dem Ausschuss mitteilte.⁴³⁰ Ebenso positive Auswirkungen hatte die Einrichtung des interministeriellen Leitungsstabes nach Aussage der Staatssekretärin im Umweltministerium, Henriette Berg, auf die Kooperation mit regierungsfremden Einrichtungen wie Bundeswehr, Technischem Hilfswerk oder dem Landesfeuerwehrverband.⁴³¹ Auch der Vertreter der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord, Michael Wempe, begrüßte diese Entscheidung, da die ELG von diesem Zeitpunkt an von der küstennahen Bekämpfung, den Einzelbekämpfungen und von den Organisationsmaßnahmen dazu entlastet wurde.⁴³²

c) Zu spätes Eingreifen der Ministerpräsidentin

Eine frühzeitigere Strukturierung der Maßnahmen zur Abwehr der drohenden Gefahr wäre auch möglich gewesen, wenn die Ministerpräsidentin und das von ihr geführte Kabinett mit der Einrichtung des interministeriellen Leitungsstabes nicht erst bis zum 10. November 1998 gewartet hätten.

Ministerpräsidentin Heide Simonis, die nach eigener Aussage bereits seit dem 26. Oktober 1998 von der Havarie der „Pallas“ wusste⁴³³, war spätestens durch den Vortrag des Staatssekretärs im Innenministerium, Hartmut Wegener, anlässlich der Kabinettsitzung am 29. Oktober 1998 über die Bedrohungslage für die schleswig-holsteinische Küste informiert.⁴³⁴ Zwar beauftragte die Ministerpräsidentin ihren Büroleiter

⁴²⁶ Kesting, AProt. 18, S. 62,63; Preugschat, AProt. 22, S. 58.

⁴²⁷ Wienholtz, AProt. 18, S. 6; Steenblock, AProt. 3, S. 17; AProt. 6, S. 10; Umdruck 14/3200.

⁴²⁸ Umdruck 14/3274.

⁴²⁹ a.a.O.

⁴³⁰ Bastian, AProt. 16, S. 7, 10.

⁴³¹ Berg, AProt. 26, S. 33.

⁴³² Wempe, AProt. 3, S. 74.

⁴³³ Simonis, AProt. 28, S. 11.

⁴³⁴ Simonis, AProt. 28, S. 5-6; Wegener AProt. 26, S. 6, 13-15, 20.

am nächsten Morgen, Informationen betreffend die Begleitung des Geschehens durch die obersten Landesbehörden einzuholen. Dabei erhielt sie die Auskunft, dass zunächst die ELG und im Innenverhältnis das Umweltministerium zuständig seien.⁴³⁵ Dass die Koordinierung gleichwohl nicht klappte, musste sie spätestens annehmen, nachdem sie erfahren hatte, dass das Innenministerium dem Umweltministerium mehrfach erfolglos Hilfsangebote unterbreitet hatte.⁴³⁶ Statt spätestens ab diesem Zeitpunkt dafür zu sorgen, dass die Kapazitäten des Krisenstabes auch tatsächlich in Anspruch genommen würden, verließ sich die Ministerpräsidentin auf die Aussage des Umweltministeriums, man habe die Lage im Griff.⁴³⁷ Dem war jedoch tatsächlich nicht so, wie aus einem Vermerk des Leiters des Amtes für Katastrophenabwehr, Preugschat, deutlich wird. Dieser legte schriftlich nieder, der Landrat des Kreises Nordfriesland, Dr. Olaf Bastian, dränge darauf, dass die Ministerpräsidentin „die Zügel endlich in die Hand nehme.“⁴³⁸ Dies geschah dann auch durch die Kabinettsentscheidung am 10. November 1998.

Die Ministerpräsidentin muss sich im Ergebnis vorwerfen lassen, sich bis zum 10. November 1998 zu sehr auf die Einschätzung des Umweltministeriums und zu wenig auf die des Innenressorts verlassen zu haben. Wenn nunmehr die Landesregierung in ihrem Handlungskonzept vom 8. Juni 1999 auf der Basis einer Analyse der Geschehensabläufe zu dem Ergebnis gekommen ist, dass künftig der Begriff der Besonderen Lage präzisiert sowie die inhaltlichen Grundlagen des Einberufens des interministeriellen Leitungsstabes vereinfacht werden sollen⁴³⁹, ist dies ein Beleg für das im Oktober/November 1998 stattgefundene Missmanagement. Die Verantwortung dafür muss sich die Ministerpräsidentin auf der Grundlage ihrer Gesamtverantwortung für die Regierungspolitik nach Art. 29 Landesverfassung zurechnen lassen.

d) Mängel bei der Ölbekämpfung

Die Ölbekämpfung zeigte erhebliche Schwachstellen bei der Einleitung und Durchführung der Ölbekämpfungsmaßnahmen durch die Landesregierung Schleswig-Holstein sowie nachgeordnete Landesbehörden auf. Der betroffene Kreis Nordfriesland sowie die vor Ort betroffenen Ämter und Gemeinden wurden durch die Landesregierung und nachgeordnete Einrichtungen bei der Ölbekämpfung vielfach alleine gelassen.

Zunächst wurden die vor Ort Betroffenen nicht sach- und zeitgerecht informiert.

So sagte der Landrat des Kreises Nordfriesland, Dr. Olaf Bastian, vor dem Ausschuss aus, dass seine Kreisverwaltung am 3., 4., und 5. November 1998 vom Umweltministerium Sachstandsberichte ohne hinreichende Struktur, die einen Lagebericht auszeichnen, erhalten hatte.⁴⁴⁰ Bereits am 2. November 1998 hatte Dr. Bastian vom stellvertretenden Abteilungsleiter im Umweltministerium, Dietmar Wienholdt, Lagebe-

⁴³⁵ Simonis, AProt. 28, S. 6, 11,12.

⁴³⁶ Simonis, AProt. 28, S. 6, 32.

⁴³⁷ Simonis, AProt. 28, S. 32.

⁴³⁸ Umdruck 14/3276.

⁴³⁹ Umdruck 14/3476.

⁴⁴⁰ Bastian, AProt. 16, S. 11.

richte eingefordert.⁴⁴¹ Weiter führte Dr. Bastian aus, dass er am 7. November 1998, also einen Tag, nachdem die „Pallas“ zum Wrack erklärt worden war, auf Radio und Fernsehen angewiesen gewesen sei und es keine Lageberichte mehr gegeben habe.⁴⁴² Es habe an diesem Wochenende absolute Funkstille geherrscht und man musste sich die Informationen suchen.⁴⁴³ Dr. Bastian nahm dies zum Anlass, intensiven Telefonkontakt mit dem Abteilungsleiter im Umweltministerium, Dieter Kesting, aufzunehmen.⁴⁴⁴ Dabei musste er aber feststellen, dass auf eine Vielzahl von Fragen, insbesondere den Logistikbereich betreffend, die Antworten unbefriedigend gewesen seien.⁴⁴⁵ Entgegen einer Vereinbarung mit dem Umweltministerium vom Wochenende des 7. und 8. November 1998 hatte es am 9. November 1998 bis 16:00 Uhr immer noch keinen Lagebericht gegeben.⁴⁴⁶ Auch später bedurfte es noch häufiger Mahnungen, um strukturierte Lageberichte zu erhalten.⁴⁴⁷

Auch auf der Ebene der Ämter und Gemeinden war der Informationsfluss durch das Umweltministerium nicht gewährleistet. Außer ein oder zwei Faxbriefen, die aber die Situation der „Pallas“ damals noch vor Dänemark wiedergaben, gab es beispielsweise bis zum 9. November 1998 vom Staatlichen Umweltamt keine Informationen an das Amt Föhr-Land⁴⁴⁸.

Hieran zeigt sich, dass das Umweltministerium das Gefahrenpotential falsch eingeschätzt und damit den betroffenen Inseln nicht tatkräftig zur Seite gestanden hat.

Aber auch seitens der ELG wurden die Betroffenen vor Ort nur unzureichend unterrichtet. Dr. Bastian sagte vor dem Ausschuss, dass es am 6. November 1998 zwar einen Pressebericht der ELG gegeben habe, dann aber Funkstille gewesen sei.⁴⁴⁹ Tatsächlich habe man sich damit seitens der ELG zu keiner Zeit an die ELG-Richtlinie gehalten, wonach im 4-Stunden-Rhythmus berichten werden müsse.⁴⁵⁰

Neben den fehlenden Informationen waren den Betroffenen vor Ort auch die Zuständigkeiten nicht deutlich. Unklar waren die Meldewege zu Beginn der ersten sichtbaren Ölverschmutzungen.⁴⁵¹ Der Vorsteher des Amtes Amrum, Jürgen Jungclaus, meldete diese Ölanlandungen zunächst noch über den Kreis Nordfriesland, „weil nicht genau klar war, wie das nun laufen soll“.⁴⁵² Auch Dr. Bastian bemängelte, dass die Zusammenarbeitsstrukturen nicht klar definiert und die Informationsstrukturen in der Anfangszeit zwischen ELG, Land, Kreis und Amt verbesserungsbedürftig gewesen seien.⁴⁵³

⁴⁴¹ Bastian, AProt. 16, S. 6.

⁴⁴² Bastian, AProt. 16, S. 6.

⁴⁴³ Bastian, AProt. 16, S. 11.

⁴⁴⁴ Bastian, AProt. 16, S. 6.

⁴⁴⁵ Bastian, AProt. 16, S. 6.

⁴⁴⁶ Bastian, AProt. 16, S. 7.

⁴⁴⁷ Bastian, AProt. 16, S. 13.

⁴⁴⁸ Olufs, AProt. 16, S. 44.

⁴⁴⁹ Bastian, AProt. 16, S. 12.

⁴⁵⁰ Bastian, AProt. 16, S. 12.

⁴⁵¹ Bastian, AProt. 16, S. 6.

⁴⁵² Jungclaus, AProt. 16, S. 34.

⁴⁵³ Bastian, AProt. 16, S. 7.

Für zusätzliche Irritationen hat darüber hinaus nach Aussage des Vorstehers des Amtes Föhr-Land, Nickels Olufs, die Auslösung des Katastrophenalarmes am Abend des 8. November 1998 über die Leitzentrale Husum durch das Staatliche Umweltamt gesorgt, weil die Angelegenheit dadurch auf die Katastrophenschiene geschoben worden sei.⁴⁵⁴ Olufs wusste auch vor dem Untersuchungsausschuss nicht, warum das Staatliche Umweltamt diesen Katastrophenalarm ohne schriftliche Informationen an die betroffenen Ämter über die Sirenen ausgelöst hatte, da das Staatliche Umweltamt dazu nicht befugt sei. Dies könne eigentlich nur der Landrat. Offensichtlich sei das Staatliche Umweltamt aber doch zuständig gewesen, es habe nur etwas länger gedauert, bis man das vor Ort verstanden habe. Erst auf Nachfrage Olufs bei einem Mitarbeiter des Staatlichen Umweltamtes habe dieser gesagt: „Ja, ich glaube wir sind zuständig“.⁴⁵⁵ Auch hieraus wird deutlich, dass durch unklare Zuständigkeiten die Koordinierung der Ölbekämpfungsmaßnahmen erheblich erschwert wurde.

Die Probleme bei Planung und Koordinierung der Ölbekämpfungsmaßnahmen zeigten sich auch in weiteren Bereichen.

So offenbart der telefonische Kontakt des Vorstehers des Amtes Föhr-Land mit dem Staatlichen Umweltamt am 9. November 1998 die mangelnde Koordinierung bei der Ölbekämpfung. Bei einem Gespräch mit einem Sachbearbeiter dieser dem Umweltministerium untergeordneten Behörde musste Olufs feststellen, dass man im Staatlichen Umweltamt offensichtlich sehr schlecht auf die Ölanlandungen vorbereitet gewesen sei, da die Verantwortung beim Amt Föhr-Land hängen geblieben sei.⁴⁵⁶ Hier lässt insbesondere die Beantwortung der Frage Olufs, wohin sein Amt mit dem Öl solle, durch das Staatliche Umweltamt mit den Worten „Müsst ihr mal sehen“⁴⁵⁷ den Schluss zu, dass zwölf Tage nach der Strandung der „Pallas“ beim Staatlichen Umweltamt überhaupt kein schlüssiges Konzept zur Ölbekämpfung vorhanden war. Vielmehr musste das Amt Föhr-Land zusammen mit dem Wyker Bürgermeister Roth am 9. und 10. November 1998 das Einsammeln und Verbringen des angelandeten Öls in Container alleine organisieren.⁴⁵⁸

Auch hielt es das Umweltministerium bis zum Abend des 8. November 1998 nicht für nötig, Hilfskräfte zu entsenden. Der Landrat des Kreises Nordfriesland, Dr. Bastian, bat daraufhin das Umweltministerium, zur Lageeinschätzung Mitarbeiter des Staatlichen Umweltamtes auf die Inseln zu schicken.⁴⁵⁹ Der Amtsvorsteher des Amtes Föhr-Land, Nickels Olufs, sagte zur Ablehnung des zuständigen Abteilungsleiters, Hilfskräfte auf die Inseln zu schicken, vor dem Untersuchungsausschuss: „Wie er das beurteilt hat von Kiel aus, ohne dass irgendjemand vom Staatlichen Umweltamt oder vom Umweltministerium vor Ort war, bleibt sein Geheimnis“⁴⁶⁰ (...) Ich habe Herrn Kesting nicht gesehen“⁴⁶¹.

Zudem seien nach Darstellung Olufs die am 9. November 1998 dann doch auf die Inseln entsandten Ölberater offensichtlich nicht mit ausreichenden Vollmachten ausgestattet gewesen. Immer wieder mussten sie im Umweltministerium in Kiel Rückfrage halten, statt selbst Ent-

⁴⁵⁴ Olufs, AProt. 16, S. 44.

⁴⁵⁵ Olufs, AProt. 16, S. 45.

⁴⁵⁶ Olufs, AProt. 16, S. 43.

⁴⁵⁷ Olufs, AProt. 16, S. 44.

⁴⁵⁸ Olufs, AProt. 16, S. 48.

⁴⁵⁹ Bastian, AProt. 16, S. 7.

⁴⁶⁰ Olufs, AProt. 16, S. 47.

⁴⁶¹ Olufs, AProt. 16, S. 50.

scheidungen treffen zu können, was zu erheblichen Verzögerungen führte.⁴⁶² Im weiteren Verlauf habe es dann Probleme mit dem Abfüllen des Öls gegeben: Die mittlerweile vollen Container fingen an, überzulaufen. Der Vorschlag von Olufs, ein Frachtschiff in den Hafen zu legen und die Container direkt dort hineinzukippen, wurde vom Umweltministerium als zu teuer und zu kompliziert abgelehnt. Stattdessen wurde das Landungsboot „Sardine“ nach Wyk/Föhr verlegt. Die Container der „Sardine“ waren jedoch zu klein, um das gesammelte Öl aufzunehmen. Daraufhin wurde zwei Tage später doch ein Frachtschiff beordert.

Kritik gab es auch gegenüber den vom Festland entsandten Mitarbeitern des Amtes für Ländliche Räume. Diese hätten um 15:30 Uhr „den Spaten fallen lassen“, um die Fähre zum Festland nicht zu verpassen.⁴⁶³ Daraufhin beantragte der Vorsteher des Amtes Föhr-Land eine weitere Verstärkung von 25 Mann. Obwohl er eine Zusage erhielt, trat diese nicht ein. Schließlich ließ das Umweltministerium verlauten, die Anforderung der 25 Mann Verstärkung hätte schriftlich zu erfolgen, es gebe diesbezüglich einen Erlass, der vor Ort jedoch nicht bekannt war.⁴⁶⁴

Auch im Hinblick auf die Einsatzleitung offenbarte sich ein heillooses Durcheinander. So vermochte Olufs vor dem Untersuchungsausschuss nicht zu beantworten, wer für die Mitarbeiter des ALR das Einsatzkommando gehabt habe. Er verwies in diesem Zusammenhang auf ein Kompetenzgerangel zwischen dem Staatlichen Umweltamt und dem Amt für Ländliche Räume. Olufs wörtlich: „... weil dann ging es nämlich los: mittleres Tidehochwasser; oberhalb sind wir überhaupt nicht zuständig. Was sollen wir da überhaupt?“⁴⁶⁵

Schließlich verkannte das Umweltministerium auch die Menge verbliebenen Restöls im Wrack der „Pallas“ nach Abrücken der niederländischen Ölentorgungsplattform „Barbara“ am 10. Januar 1999 und die dadurch fortbestehenden Gefahren für den Nationalpark Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer. Es zeigte sich, dass das Umweltministerium eine völlig falsche Einschätzung der noch an Bord der „Pallas“ verbliebenen Restölmengen vornahm und warnenden Hinweisen diesbezüglich nicht einmal ansatzweise nachkam.

So machte der frühere Mitarbeiter des Amtes für Land- und Wasserwirtschaft, der Ingenieur Jann Volkert Corinth, in einem Schreiben an das Staatliche Umweltamt am 14. Januar 1999 darauf aufmerksam, dass er nach Abdocken der „Barbara“ mit Entsetzen festgestellt habe, dass zwischenzeitlich nicht abschätzbare Mengen Öl im Maschinenraum, einem Laderaum und den Kofferdämmen der „Pallas“ sichtbar gewesen seien.⁴⁶⁶ Für Corinth bestand hier dringend laufender Handlungsbedarf, um das Öl zu beseitigen, da die Gefahr einer Verschmutzung der Strände, Deiche und Halligen bestehe.⁴⁶⁷

Das Umweltministerium sah dies anders. In einem Vermerk eines Mitarbeiters des Ministeriums vom 14. Januar 1999 hieß es, dass „angesichts der insgesamt auf dem Wrack nur noch geringen fließfähigen Ölmengen“ eine Verunreinigung von Stränden, Deichen und Vorlände-

⁴⁶² Olufs, AProt. 16, S. 46.

⁴⁶³ Olufs, AProt. 16, S. 49, 52.

⁴⁶⁴ Olufs, AProt. S.16, 49.

⁴⁶⁵ Olufs, AProt. 16, S. 52.

⁴⁶⁶ Umdruck 14/3487.

⁴⁶⁷ Umdruck 14/3487.

reien ausgeschlossen werden könne.⁴⁶⁸ Das Umweltministerium vermutete in einer Pressemitteilung vom gleichen Tage „noch etwa 3 Kubikmeter Öl mit nur geringem Anteil von Schweröl“ in der „Pallas“.⁴⁶⁹

Nach Aussage der Auskunftsperson Dr. Christian Bussau von Greenpeace stellten Greenpeace-Aktivisten, als sie am 12. Februar 1999 auf der „Pallas“ erschienen, jedoch schon mit bloßem Auge fest, dass sich weit mehr Öl auf der „Pallas“ befand.⁴⁷⁰

Ein Mitarbeiter des Staatlichen Umweltamtes bezeichnete in seiner Aussage vor dem „Pallas“-Untersuchungsausschuss die damalige Wahrnehmung, die Corinth von dem Wrack gehabt habe, als richtig. Die Folgerungen von Corinth würden ein Szenario aufbauen, von dem das Staatliche Umweltamt ausgehen musste, dass es im schlimmsten Fall eintreten könnte.⁴⁷¹

Am 19. Februar 1999 musste das Umweltministerium schließlich die von ihm vorgenommenen Mengenangaben des noch an Bord der „Pallas“ verbliebenen Öls erheblich nach oben korrigieren. So habe das Landungsboot „Sardine“ am 29. Januar 1999 etwa 14 Kubikmeter Öl-Wassergemisch und am 13. Februar 1999 dann noch einmal 20 Kubikmeter Öl-Wassergemisch aus dem Wrack abgeborgen. Umweltminister Rainer Steenblock zeigte sich „entsetzt“ über die Ölmengen in dem Wrack. Das Umweltministerium ging jetzt nicht mehr von 3 Kubikmetern Öl aus, sondern von der zehnfachen Menge, also 30 Kubikmetern Öl, die sich noch in der „Pallas“ befänden.⁴⁷²

Am 12. Mai 1999 gab das Umweltministerium dann bekannt, dass seit Abzug der Hubinsel „Barbara“ mittlerweile 67 Kubikmeter Öl abgeborgen worden seien.⁴⁷³

Die Umweltschutzorganisation Greenpeace zog am 14. Juni 1999 eine kritische Bilanz der Ölbergungsarbeiten. So habe Greenpeace seit Mitte Februar 1999 selbst Öleinsätze an Bord der „Pallas“ durchgeführt, weil kontinuierlich Öl aus dem Wrack ausgetreten sei, ohne dass die Landesregierung wirksame Maßnahmen dagegen ergriffen habe. Die Restölmenge sei von der Landesregierung zunächst völlig unterschätzt, der permanente Ölaustritt sei nicht zur Kenntnis genommen und die Aussagen von Greenpeace seien rundum bestritten worden. Heute erkläre die Landesregierung, dass ihre Ölentorgungsschiffe 80 Tonnen Öl von Bord der „Pallas“ abgeborgen hätten. Wie viel Öl außerdem monatelang unkontrolliert aus den zum Meer hin über lange Zeit offenen Schiffsräumen in das Wattenmeer ausgetreten sei, wisse niemand. Das Umweltministerium habe noch im Januar 1999 von 3 Tonnen Restöl „mit nur geringem Schwerölanteil“ gesprochen, im Februar dann die Angaben auf 30 Tonnen erhöht und schließlich auf weitere Schätzungen verzichtet. Greenpeace habe die Landesregierung aufgrund eigener Beobachtungen an Bord seit Mitte Februar mehrfach aufgefordert, elementarste Sicherungsmaßnahmen gegen den anhaltenden Ölaustritt durchzuführen, die aber selbst Monate danach noch nicht erfolgt seien.⁴⁷⁴

⁴⁶⁸ Akten des MUNF, Ordner B-3, S. 223, 224.

⁴⁶⁹ Pressemitteilung des Umweltministeriums vom 14. Januar 1999.

⁴⁷⁰ Bussau, AProt. 28, S. 53.

⁴⁷¹ Oelerich, AProt. 28, S. 69.

⁴⁷² Pressemitteilung Umweltministerium vom 19. Februar 1999.

⁴⁷³ Pressemitteilung Umweltministerium vom 12. Mai 1999.

⁴⁷⁴ Umdruck 14/3484.

Greenpeace bezeichnete dem Umgang mit der Ölverschmutzung abschließend als unprofessionell und nachlässig.⁴⁷⁵

4. Zusammenfassung

Bei einer Würdigung des Geschehensablaufes ist zusammenfassend festzustellen:

- Die Landesregierung hat ihre rechtlichen Möglichkeiten verkannt und dadurch nicht alles unternommen, um vorhandene oder eingetretene Schäden zu vermeiden oder zu minimieren.
- Die Landesregierung hat auch in tatsächlicher Hinsicht Möglichkeiten zur optimalen Krisenreaktion nicht ergriffen, indem sie
 - sich abwartend auf Maßnahmen des Bundes und der ELG verließ, statt selbst aktiv zu handeln,
 - es zuließ, dass Streitigkeiten zwischen den Ministerien eine effektive Gefahrenabwehr verhinderte, statt vorhandene Strukturen in der Krisenzentrale des Innenministeriums zu nutzen,
 - bis zur Einrichtung des interministeriellen Leitungsstabes am 10. November 1998 die strukturierte Planung und Koordinierung der Maßnahmen vor Ort nicht gewährleistete,
 - Monate nach Strandung der „Pallas“ die verbliebenen Restölmengen an Bord völlig falsch einschätzte und warnende Hinweise diesbezüglich leichtfertig abtat.

B. Konsequenzen und Schlussfolgerungen

Die CDU-Fraktion fordert als Ergebnis der Untersuchung in Sachen „Pallas“ über die im Ausschussbericht unter VI.B.1. bis 4 gemachten Vorschläge hinaus:

← *Leistungsfähige Schleppkapazitäten für die Deutsche Bucht*

Hierzu gehört die dauerhafte Stationierung eines leistungsfähigen Hochseeschleppers in der Deutschen Bucht ebenso wie die Verpflichtung der ausländischen Nordseeanrainer, ausreichende Schleppkapazitäten für den Notfall vorzuhalten. Des Weiteren halten wir es für erforderlich, dass eine täglich aktualisierte Liste der in der Deutschen Bucht für Noteinsätze verfügbaren Schlepper geführt wird, um neben den Bundesmehrzweckschiffen „Mellum“ und „Neuwerk“ gegebenenfalls weitere Schiffe in Einsatz bringen zu können. Außerdem

⁴⁷⁵ Umdruck 14/3484.

muss ein Konzept für revierbezogene Schlepperkapazität zur Begleitung von großen Tankern entwickelt und realisiert werden, damit das Risiko einer Grundberührung auch in engen Fahrwassern der Deutschen Bucht so gering wie möglich gehalten wird.

→ *Die Einrichtung einer zentralen, mit allen Kompetenzen ausgestatteten Küstenwache neuer Art*

Die zunehmenden von der Schifffahrt ausgehenden Gefahren und schädlichen Umwelteinflüsse auf unsere Meere und Küsten, aber auch die Gefährdung der Inneren Sicherheit von See her erfordern ein konsequentes und koordiniertes Zusammenwirken aller mit hoheitlichen Kontroll- und Sicherheitsaufgaben in der Ausschließlichen Wirtschaftszone und im Bereich der Küstengewässer beteiligten Behörden der Länder und des Bundes mit dem Ziel einer effizienten und wirtschaftlichen Aufgabenerfüllung. Deshalb bedarf es einer Integration der hoheitlichen Aufgabenerfüllung an den Küsten und in der Ausschließlichen Wirtschaftszone, die bisher von der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, dem Bundesgrenzschutz, der Zollverwaltung, dem Bundesamt für Landwirtschaft und Ernährung, den Wasser- und Schuttpolizeien der Küstenländer und den Fischereiaufsichten der Küstenländer wahrgenommen werden. Dabei dürfen notwendige Verfassungsänderungen kein Hindernis sein. Um kurzfristige Änderungen zu ermöglichen, halten wir es für erforderlich, als Übergangslösung auf der Grundlage eines Staatsvertrages eine gemeinsame Küstenwache neuer Art von Bund und den Küstenländern unter einheitlicher Führung einzurichten. Diese Forderung resultiert nicht zuletzt aus Erkenntnissen des im März 1999 veröffentlichten Zwischenberichts des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen sowie den Ergebnissen der Anhörungen der rechtskundigen Auskunftspersonen Dr. Nöll, Dr. König und Prof. Dr. Ziemske. Danach besteht unbeschadet weitergehender Regelungen im Falle von Havarien das Recht zur Gefahrenabwehr fort. Mithilfe einer zentralen Küstenwache kann das Land diesem Recht, aber auch dieser Verpflichtung mit geeigneten Mitteln Folge leisten.

← *Die Einrichtung eines zentral zuständigen Einsatzstabes unter Führung des Innenministeriums*

Die Erfahrungen mit Schiffshavarien im In- und Ausland zeigen, dass Schiffshavarien von Beginn an unberechenbar verlaufen und sie deshalb generell eine hohe Gefährdung, auch wegen der von ihnen mitgeführten umweltgefährdenden Stoffe, für die Küsten bedeuten. Deshalb ist es unabdingbar, schon vor einem konkreten Schadenseintritt, z.B. durch auslaufendes Öl, alle Maßnahmen zur Abwehr von Gefährdungen zu ergreifen. Dies wird nur dann effektiv möglich sein, wenn die verschiedenen fachlichen Landeszuständigkeiten bei einer Bedrohung der schleswig-holsteinischen Küste aufgrund einer Schiffshavarie in einem für alle obersten Landesbehörden zentral zuständigen Einsatzstab gebündelt werden. Dieser hat - soweit nicht originäre Zuständigkeiten z.B. auf die noch einzurichtende Küstenwache übertragen werden - unverzüglich alle notwendigen Schritte zur Gefahrenabwehr einschließlich der Brandbekämpfung sowie Abwehr und Beseitigung von Schäden an der Küste in Zusammenarbeit mit anderen Behörden einschließlich denen des Bundes einzuleiten, zu koordinieren und zu begleiten. Der Einsatzstab sollte beim Innenministerium angesiedelt werden. Regelmäßige Übungen in Form von Stabsrahmenübungen sind ebenso selbstverständlich durchzuführen wie die Herstellung, Anpassung und Aktualisierung von Alarmierungs- und Gefahrenabwehrplänen. Hierzu gehört auch die Erstellung von Listen über die Inanspruchnahme von Rettungsmitteln Dritter, z.B. privater Helikopterdienste und anderer Transportmöglichkeiten.

← *Vertragliche Regelungen zur Organisation und Durchführung der Brandbekämpfung auf Nord- und Ostsee*

Bisher besteht lediglich für den Bereich im Mündungstrichter der Elbe und der angrenzenden Seewasserstraße ein Verwaltungsabkommen zur Regelung des Brandschutzes zwischen dem Bund sowie den Ländern Niedersachsen und Schleswig-Holstein. Die Lan-

desregierung hat für den verbleibenden Bereich in Nord- und Ostsee, der von einem derartigen Abkommen bisher noch nicht erfasst wird, umgehend vertragliche Regelungen zu treffen. Darüber hinaus hat die Landesregierung vertragliche Regelungen zur praktischen Organisation und Durchführung der Brandbekämpfung auf Nord- und Ostsee mit kommunalen Feuerwehren zu treffen, vergleichbar dem Abkommen zwischen dem Land Niedersachsen und der Feuerwehr der Stadt Cuxhaven. Schließlich sind ständig zu aktualisierende Übersichten der Feuerwehren, aber auch der ärztlichen Rettungskräfte, in Schleswig-Holstein zu führen, die in der Lage sind, Brandbekämpfung und Rettungseinsätze auf Schiffen durchzuführen.

← *Umgliederung des Bereiches „Technischer Gewässerschutz“ aus dem Staatlichen Umweltamt Schleswig ins Amt für ländliche Räume Husum*

Die Ereignisse im Verlauf der Havarie und Strandung der „Pallas“ haben Defizite bei der Koordinierung und Durchführung der landseitigen Ölbekämpfung und Schadensbeseitigung aufgedeckt. Ein Grund dafür liegt in der Ansiedlung des Bereiches „Technischer Gewässerschutz“ im Staatlichen Umweltamt in Schleswig. Während die Zuständigkeit für die Gerätschaften zur Ölabwehr beim dem Landwirtschaftsministerium zugeordneten Amt für ländliche Räume liegt, findet deren Führung durch das dem Umweltministerium unterstellten Staatlichen Umweltamt in Schleswig statt. Diese Aufspaltung birgt die Gefahr von Reibungsverlusten in sich, denen durch eine Vereinheitlichung der Zuständigkeit wirkungsvoll begegnet werden kann. Um eine effektive „Ölbekämpfung aus einer Hand“ zu ermöglichen, sollte daher eine Umgliederung des „Technischen Gewässerschutzes“ in das Amt für ländliche Räume erfolgen.

← *Prüfung einer seewärtigen Verlegung der Schifffahrtsstraßen*

Die Hauptverkehrswege im Bereich der Deutschen Bucht führen direkt vor den ostfriesischen Inseln und der schleswig-holsteinischen Küste entlang. Treiben tief gehende Schiffe in Folge einer Havarie auf die Küste zu, besteht daher in so kurzer Zeit eine Bedrohung der Flachwassergebiete in diesen Bereichen, dass erfolgsversprechende Schleppversuche zumindest immer unter diesem zeitlichen Druck stehen oder gar nicht mehr ergriffen werden können.

← *Einrichtung und Verbesserung internationaler Meldewege und Informationssysteme*

Die Geschehnisse um die Havarie der „Pallas“ haben Mängel in der Kommunikation mit ausländischen Behörden deutlich gemacht. Da eine erfolgreiche Gefahrenabwehr Informationen voraussetzt, um die länderübergreifende Gefährdung der Küsten zu vermeiden bzw. zu bekämpfen, sind diese Verbindungen sicherzustellen. Darüber hinaus sind europäische Informationssysteme anzustreben, die schnellen Zugriff auf die Daten ermöglichen, die für die Lagebeurteilungen und Abwehrmaßnahmen erforderlich sind.

C. Chronologische Kurzdarstellung der Havarie des Holzfrachters "Pallas" in der Nordsee sowie aller damit zusammenhängender Ereignisse

Datum	Zeit	Vorgang	Quelle	Fundstelle
Hinweis: Der Beginn eines neuen Tages ist jeweils fett gedruckt	Hinweis: Alle Uhrzeiten in MEZ			
1975		Die ELG wird gegründet.		
18.07.89		Katastrophe der „Oostzee“ in der Deutschen Bucht. Die 1975 gegründete ELG wird daraufhin mit mehr Kompetenzen ausgestattet.	Simonis	AProt. 28, S. 20, 37.
1991		Die Kabinettsvorlage einer Experteneinsatzgruppe aufgrund der „Oostzee“-Havarie wird verabschiedet.	Simonis	AProt. 28, S. 37.
1994		Eine Arbeitsgruppe legt einen Bericht zur "Erstellung von Regelungen für die Sicherheits- und Schutzmaßnahmen auf Schadstoffunfall-Bekämpfungsschiffen" vor. Darin ist die Alarmierung der Feuerwehren vorgesehen. Das ist nur ein Plan, der noch nicht umgesetzt worden ist, aber es wird danach gearbeitet. Das Papier fand jedoch beim „Pallas“-Einsatz Berücksichtigung, zum Beispiel durch das Ansprechen der Feuerwehr.	Rechenbach Zacher	AProt. 4, S. 25-28, 30, 31, 34. AProt. 10, S. 49f.
1994 bis 1996		Steenblock bearbeitet als Mitglied des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages schwerpunktmäßig den Bereich der Bereitstellung ausreichender Schlepperkapazitäten in der Deutschen Bucht im Rahmen der Diskussionen zur Schiffssicherheit.	Steenblock	AProt 6, S.13.
1996		Ölanlandungen auf Sylt.	Dr. Bastian	AProt. 16, S. 8, 25,

Datum	Zeit	Vorgang	Quelle	Fundstelle
		Schon damals wurde festgestellt, dass die Strukturen relativ unklar sind.		26.
Seit 1996		Die „Oceanic“ ist nach langem Aufliegen in Bremerhaven wieder in Dienst gestellt und von der Bundesrepublik Deutschland gechartert worden.	Zacher	AProt. 10, S. 57.
1997 oder 1998		Pohl beschwert sich in einem internen Schreiben an seine Firma, dass die Bundesschiffe immer früher informiert werden als die „Oceanic“.	Pohl	AProt. 20, S. 24.
Seit 27.03.98		Eine interministeriellen Arbeitsgruppe tagt mehrmals, um Schnittstellen und Regelungen zu treffen und um Abläufe zu harmonisieren. Teilnehmer sind das Innenministerium Schleswig-Holstein, der SAR, die DGzRS, die WSD, Notärzte sowie der Städte- und Landkreistag. Auch Fox ist Mitglied. Zurzeit (15.02.99) existiert ein Konzeptpapier, das dem Innenminister vorliegt.	Klein Fox	AProt. 4, S. 47, 53-55, 59, 60. AProt. 8, S. 6, 11.
Juli 98		Die „Neuwerk“ wird in Dienst gestellt. Ihre Besatzung rekrutiert sich vom Ostseeschiff „Scharhörn“. Verschiedene Bergeübungen werden durchgeführt. Ein etwaiger „Pallas“-Fall ist aber noch nie durchgespielt worden.	Körner	AProt. 22, S. 8, 15.
Mitte 98		Eine Ölabwehrübung findet in Dithmarschen statt. Der Landrat ist befremdet darüber, dass er an Land, Steenblock hingegen mit der Presse an Bord auf See tätig war. Das Teamdenken sei nicht besonders ausgeprägt.	Dr. Bastian	AProt. 16, S. 28, 29.
10/98		Notschleppübung mit „Mellum“ und „Neuwerk“. Dabei treten technische Probleme auf.	Steenblock	AProt. 3, S. 11.
10/98		Bei der gleichen Notschleppübung erbringt die „Neuwerk“ Leistungen in vernünftiger und guter Zeit. Die „Oceanic“ hat Probleme beim Einholen der Notschleppvorrichtung, weil sie sich aufgrund des schwachen Bugstrahlruders nicht in Position halten konnte.	Wempe	AProt. 3, S. 57.

Datum	Zeit	Vorgang	Quelle	Fundstelle
Donnerstag, 22.10.98		Die „Pallas“ verlässt den schwedischen Hafen Hudiksvall. Für Kapitän Macirj Stepien ist es die erste Passage auf diesem Schiff. Die Ladung besteht aus 2500 Fichtenholzstämmen. Ziel der Passage ist Marokko.		Bild am Sonntag vom 15.11.98.
Samstag, 24.10.98	Etwa um 22.30 Uhr	Ein Telex der „Ruby XL“ erreicht die Lotsenbrüderschaft Elbe, meldet einen Maschinenschaden und bittet um Schlepperhilfe. Diese Meldung wird an den ZMK weitergeben, welcher nach wenigen Minuten die „Oceanic“ schickt.	Zacher	AProt. 10, S. 32.
Vom 25.10.98 bis 28.10.98		Steenblock hat sich auf Informationen gestützt, die von Bundesgrenzpolisten beim MUNF zusammengelaufen sind. Er hatte keinen persönlichen Kontakt zum Leiter des ZMK. Die Zuständigkeiten seien eindeutig geregelt.	Steenblock	AProt. 6, S. 14.
Vom 25.10.98 bis 10.11.98		Fragen der Zuständigkeit wurden im gesamten MUNF intensiv diskutiert sowie Maßnahmen des Bundes besprochen. Im Grundsatz wurde davon ausgegangen, dass der Bund bei seinen Maßnahmen nach bestem Wissen und Gewissen versucht, die Gefahrenabwehr zu organisieren.	Steenblock	AProt. 31, S. 33.
Sonntag, 25.10.98		Herrmann, der Leiter der Verkehrszentrale des ZMK Cuxhaven, ist beteiligt im Fall „Ruby XL“.	Herrmann	AProt. 31, S. 16.
25.10.98	Gegen 05.00 Uhr	Die „Oceanic“ erreicht die „Ruby XL“. Bedingungen: Süd Sturm, 9-10 Beaufort. Der Havarist treibt. Der Eigner/Kapitän verweigert zunächst das Verschleppen.	Zacher	Chronik SDN vom 05.11.98. AProt. 10, S. 32.
25.10.98	Gegen 10.00 Uhr	Die „Ruby XL“ überschreitet wegen des Windes die Demarkationslinie Niederlande - Deutschland. Der Kapitän nimmt jetzt die Hilfe der „Oceanic“ an.	Zacher	AProt. 10, S. 32.

Datum	Zeit	Vorgang	Quelle	Fundstelle
		Diese hat den Auftrag, die „Ruby XL“ nach Bützfleth zu schleppen.		
25.10.98	Circa 10.00 Uhr bis 10.50 Uhr	Nach Einsetzen des Westwindes und der Gefahr der Strandung sowie der Order durch den ZMK stellt die „Oceanic“ die Schleppverbindung zur „Ruby XL“ her.	Herrmann	Chronik SDN vom 05.11.98. AProt. 31, S. 7.
25.10.98	Nach 10.00 Uhr	Der Schleppverband „Oceanic“-„Ruby-XL“ wird von Herrmann in die Deutsche Bucht hineinbeordert.	Herrmann	AProt. 31, S. 7.
25.10.98	10.35 Uhr	Die „Neuwerk“ wird zur Unterstützung der „Oceanic“ beordert.	Tischvorlage Umweltaus- schuss	Umdruck 14/2740.
25.10.98	15.40 Uhr	Das MRCC Denmark erhält per Funk die Nachricht, dass die „Pallas“ durch einen Ladungsbrand in Seenot geraten sei, welcher mit Bordmitteln nicht zu löschen sei. Der Seenotrettungskreuzer „Nordsjøen“ wird aktiviert. Die Einfahrt in den Hafen von Esbjerg ist wegen nicht verfügbarer Lotsenfahrzeugen unmöglich.		Zwischenbericht BMVBW, S. 2.
25.10.98	16.40 Uhr	Seenotmeldung der „Pallas“ über Lyngby Radio an RCC Denmark: Feuer an Bord. MRCC Aarhus informiert MRCC Bremen nicht, sondern RCC Glücksburg.	Chronologie GAUSS Fox	Umdruck 14/3035. AProt. 8, S. 11.
25.10.98	16.40 Uhr	Der Seenotrettungskreuzer „Wilhelm Kaisen“ vom MRCC Bremen empfängt in Helgoland die Dringlichkeitsmeldung von Lyngby-Radio und leitet diese an das MRCC Bremen weiter.	Fox	AProt. 8, S. 5, 6.
25.10.98	17.05 Uhr	RCC Karup meldet an RCC Glücksburg als erste Information, dass sich wohl ein brennender Frachter in ihrem Einsatzgebiet befinde, aber keine Notlage herrsche. Die nächste Meldung kommt um 00.06 Uhr. Zwischen jetzt und 00.06 Uhr ist kein Kontakt zum RCC Karup doku-	Lang	AProt. 8, S. 29, 36.

Datum	Zeit	Vorgang	Quelle	Fundstelle
		mentiert.		
25.10.98	17.17 Uhr	Meldung des Kapitäns der „Pallas“: Feuer in allen Luken weitgehend unter Kontrolle. Schiff steht 55 Sm vor Esbjerg.	Chronologie GAUSS	Umdruck 14/3035.
25.10.98	17.28 Uhr	Das MRCC Bremen erhält über den Seenotrettungskreuzer „Wilhelm Kaisen“ die Meldung von der Havarie der „Pallas“. Das MRCC Bremen informiert den ZMK und bietet dem MRCC Aarhus Hilfe bei der Koordinierung der Rettungsmaßnahmen an. Die Anfrage des MRCC Bremen, ob Schiffe in der Gegend seien, wird vom ZMK verneint. Das MRCC Aarhus lehnt die angebotene Hilfe ab, da das Feuer unter Kontrolle sei. MRCC Bremen gibt diese Meldung an das Küstenwachzentrum weiter.	Klein Fox Zacher Fox	AProt. 4, S. 48. AProt. 8, S. 6. AProt. 10, S. 31. AProt. 8, S. 7.
25.10.98	Nach 17.33 Uhr	Das MRCC Bremen hat keine Kenntnis von einer Veränderung der Lage. Lyngby-Radio hat weiter die Dringlichkeitsmeldung gesendet, ansonsten bis zum 26.10.1998 um 00.27 Uhr nichts weiter geschehen. Es ist kein offizieller Austausch von Informationen erfolgt.	Fox Fox	AProt. 8, S. 7. AProt. 8, S. 15.
25.10.98	18.26 Uhr	Lagegespräch der „Pallas“ mit dem RCC Denmark: Keine Seekarte von Esbjerg an Bord; Lotsenübernahme wegen des Wetters nicht möglich. Diese Information wird nicht an das MRCC Bremen weitergeleitet.	Chronologie GAUSS Fox	Umdruck 14/3035. AProt. 8, S. 15.
25.10.98	19.20 Uhr	Positionsmeldung der „Pallas“ an das RCC Denmark (Kurs 80 Grad): „No fire but heavy smoke formation“. Auch diese Meldung wird nicht an das MRCC Bremen weitergeleitet.	Chronologie GAUSS Fox	Umdruck 14/3035. AProt. 8, S. 15.
25.10.98		Wegener erfährt über die Medien von der Havarie.	Wegener	AProt. 26, S. 8.
25.10.98	19.29 Uhr	Dringende Notmeldung der „Pallas“ aufgrund zunehmender Rauchentwicklung, jedoch kein offenes Feuer. Die „Pallas“ setzt ihre Rei-	Chronologie GAUSS	Umdruck 14/3035.

Datum	Zeit	Vorgang	Quelle	Fundstelle
		se Richtung Esbjerg fort. Keine Weiterleitung dieser Notmeldung an das MRCC Bremen.	Fox	AProt. 8, S. 15.
25.10.98	19.35 Uhr	Zacher befindet sich laut Heise (BGS) im Küstenwachzentrum zum Informationsaustausch. Lüder geht davon aus, dass er auch über die „Pallas“ informiert wurde.	Lüder	AProt. 24, S. 46.
25.10.98	20.00 Uhr	Schichtbeginn Köhler (Zoll) im Küstenwachzentrum. Übergabe der Meldung von 17.31 Uhr, welche folgenden Inhalt hat: „Pallas“ brennt, Positionsmeldung durch MRCC, Feuer unter Kontrolle, läuft in Richtung Esbjerg, zwei dänische Helis zur Unterstützung vor Ort, Eingreifen des Küstenwachzentrums nicht erforderlich.	Köhler	AProt. 24, S. 32, 33.
25.10.98	20.00 Uhr	Stichflammen schießen aus einem der Laderäume der „Pallas“.		Stern, 05.11.98.
25.10.98	20.20 Uhr	Meldung der dänischen Schleppreederei Svitzer an das RCC Denmark, dass keine Schiffe mit Kapazitäten zum Helfen in der Nähe seien.	Chronologie GAUSS	Umdruck 14/3035.
25.10.98	20.30 Uhr bis 21.00 Uhr	Schichtbeginn Lüder vom Amt BGS See. Schichtvorgänger Heise teilt Folgendes mit: „Anruf MRCC Bremen um 17.31 Uhr: Fahrzeug hatte 80 Seemeilen nordwestlich Helgoland Feuer gemeldet. Anruf MRCC Bremen um 17.36 Uhr: Feuer unter Kontrolle, keine Unterstützung durch das Küstenwachzentrum mehr erforderlich.“ Daraufhin fragt Lüder, ob sämtliche Leute im Küstenwachzentrum Bescheid wüssten. Heise bestätigt, alle Anwesenden seien informiert.	Lüder	AProt. 24, S. 45, 46.
25.10.98	20.44 Uhr	Der Schleppverband „Oceanic“-„Ruby XL“ nimmt zwei Lotsen an Bord.	Chronologie GAUSS	Umdruck 14/3035.
25.10.98	21.05 Uhr	Die „Pallas“ meldet, die Lage sei unverändert.	Chronologie GAUSS	Umdruck 14/3035.

Datum	Zeit	Vorgang	Quelle	Fundstelle
25.10.98	21.18 Uhr	Der „Esbjerg pilot“ rät vom Einlaufen der „Pallas“ in den Hafen von Esbjerg ab.	Chronologie GAUSS	Umdruck 14/3035.
25.10.98	21.52 Uhr	Die Schleppreederei Svitzer fragt Off-shore-operators wegen Assistenzen an.	Chronologie GAUSS	Umdruck 14/3035.
25.10.98	22.00 Uhr	Der Kapitän der „Pallas“ fordert über einen dänischen Makler einen Lotsen sowie Schlepperhilfe an. Von dänischer Seite sieht man wegen der ständig schlechter werdenden Wetterlage keine Möglichkeit, einen Lotsen und Schlepper zur „Pallas“ zu schicken.		Ermittlungsbericht WSP Husum vom 03.03.99, S. 4.
25.10.98	22.49 Uhr	Die Schleppreederei Svitzer meldet an das RCC Denmark, dass der Ankerziehschlepper „Havila Champion“ mit 120t Pfahlzug bei Bedarf zur Verfügung stehe. Dieses Schiff wartet in Esbjerg auf die Abreise zu einer Bohrinselferschleppung am 26.10.98 und kann vom RCC über den Eigner angefordert werden. Ebenfalls in Esbjerg liegt der Schlepper „Bugsier 17“. Dem ZMK ist das alles nicht bekannt.	Chronologie GAUSS Zacher	Umdruck 14/3035. AProt. 10, S. 48.
25.10.98	23.54 Uhr	Die „Pallas“ gibt Mayday wegen brennender Decksladung.	Chronologie GAUSS	Umdruck 14/3035.
Montag, 26.10.98		An diesem Tag wäre ein Absetzen von Hilfskräften möglich gewesen, Löschmaßnahmen jedoch erst, wenn das Schiff in Fahrt ist.	Gillert	AProt. 10, S. 96.
26.10.98	00.00 Uhr	Meldung „Nordsjøen“: „Ship is in flames“	Chronologie GAUSS	Umdruck 14/3035.
26.10.98	00.02 Uhr	DK Airforce Rescue Centre informiert den SAR Skydstrup. Helis aus Skydstrup und Helgoland werden zur „Pallas“ beordert. Der Heli aus Helgoland gehört zur Bundesmarine.	Chronologie GAUSS Fox	Umdruck 14/3035. AProt. 8, S. 16.
26.10.98	00.06 Uhr	RCC Karup bittet RCC Glücksburg um Einsatzunterstützung. Die Zusammenarbeit mit dem RCC Karup klappt bekanntlicherweise sehr gut.	Lang	AProt. 8, S. 27, 28.

Datum	Zeit	Vorgang	Quelle	Fundstelle
26.10.98	00.20 Uhr	Meldung Flottenkommando Glücksburg an MRCC Bremen: Erneut Feuer ausgebrochen, Personen sollen evakuiert werden, SAR-Heli von Helgoland unterwegs. Diese Meldung ist die erste seit dem 25.10.98 um 17.36 Uhr. RCC Aarhus meldete nicht; es sei auch nicht Aufgabe von Glücksburg, das MRCC Bremen zu informieren. Das MRCC Bremen alarmiert als erstes seinen Seenotrettungskreuzer, dann das Küstenwachzentrum und richtet Hilfsangebote an den ZMK.	Klein Fox Fox	AProt. 4, S. 65. AProt. 8, S. 15, 17. AProt. 8, S. 21.
26.10.98	00.27 Uhr	Das MRCC Bremen bietet Hilfe an und beordert den Seenotrettungskreuzer „Minden“ von Sylt zur „Pallas“.	Chronologie GAUSS Fox	Umdruck 14/3035. AProt. 8, S. 7.
26.10.98	Nach 00.27 Uhr	Nach Beorderung der „Minden“ informiert das MRCC Bremen das Küstenwachzentrum über den neuen Sachstand. Soweit neue Erkenntnisse vorliegen, wird immer das Küstenwachzentrum informiert.	Fox	AProt. 8, S. 21.
26.10.98	00.27 Uhr	Das MRCC Bremen erhält von der Rettungsleitstelle in Göteborg Informationen über die „Pallas“.	Fox	AProt. 8, S. 23.
26.10.98	00.27 Uhr	Das MRCC Bremen meldet an das Küstenwachzentrum die Lage. Zacher kennt diese Meldung nicht, da sie wohl „untergeschnitten“, d.h. nicht offiziell gewesen sei. Köhler meint dieses zu erinnern, ist sich aber nicht mehr sicher. Dieses müsste auf dem BGS-Anschluss angekommen sein. Lüder kann sich an die Meldung nicht erinnern.	Fox Zacher Köhler Lüder	AProt. 8, S. 22, 23. AProt. 10, S. 55. AProt. 24, S. 34, 35. AProt. 24, S.48, 53, 55.
26.10.98	00.33 Uhr	Ein SAR-Hubschrauber startet in Helgoland.	Lang	AProt. 8, S. 27.
26.10.98	Bis	Im Küstenwachzentrum sind keine weiteren Meldungen auf den un-	Köhler	AProt. 24, S. 34.

Datum	Zeit	Vorgang	Quelle	Fundstelle
26.10.98	01.26 Uhr	Das RCC Denmark gibt einen Lagebericht an die Reederei der „Pallas“ und verweist auf die Verpflichtung zur Bergung und die zur Verfügung stehende „Havila Champion“; die Reederei teilt die Tankfüllstände der „Pallas“ mit.	Chronologie GAUSS	Umdruck 14/3035.
26.10.98	04.00 Uhr	Die Bergung der „Pallas“-Besatzung durch den dänischen und deutschen Rettungsdienst ist abgeschlossen. 16 Seeleute gerettet, ein Toter.		Zwischenbericht BMVBW, S. 2.
26.10.98		Der Seenotrettungskreuzer „Minden“ meldet an das MRCC Bremen, dass die „Nordsjøen“ damit rechnen, zu einem anderen Havaristen laufen zu müssen.	Fischer	AProt. 14, S. 43, 45.
26.10.98		Das MRCC Bremen meldet an das Küstenwachzentrum und das MRCC Aarhus den Abschluss der Bergung, holt danach Informationen über die „Pallas“ in Schweden ein und leitet diese wohl auch an den ZMK weiter.	Fox	AProt. 8, S. 22.
26.10.98		Nach Bergung der Menschen ist die Einsatzleitstelle immer Cuxhaven. Nach Abschluss der Bergung handelt es sich nicht mehr um einen Seenotfall, für das MRCC Bremen ist der Fall damit abgeschlossen. Der Schiffseinsatz der DGzRS erfolgt ab jetzt unter der Einsatzleitung des Küstenwachzentrums.	Fox	AProt. 8, S. 17, 23, 24.
26.10.98	Nachts	Rettungsaktion dänischer Behörden. Eingang der Meldung beim ZMK, dass die „Pallas“ auf Position 55 Grad 12,2'N und 7 Grad 56,7'O treiben würde und von einem dänischen Schlepper werde.	Steenblock	AProt. 3, S. 5.
26.10.98		Nach Abbergen der Personen schießen 15-20 Meter hohe Flammen aus der „Pallas“. Die „Minden“ läuft nach Sylt zurück.	Fischer	AProt. 14, S. 43.
26.10.98	05.05 Uhr	Folgende Mitteilung des MRCC Bremen erreicht den ZMK: „Bergung der Besatzung durch dänischen und deutschen Rettungsdienst (Hubschrauber) abgeschlossen. 16 Seeleute gerettet, davon einer schwer verletzt. Ein Todesopfer. Schiff treibt brennend mit noch	Zacher	AProt. 10, S. 55, 60.

Datum	Zeit	Vorgang	Quelle	Fundstelle
		laufender Maschine, jedoch Propellerschub null in Richtung Westküste Schleswig-Holstein, 20 Grad Ruderlage, dänischer Schlepper „Nordsjøen“ vor Ort, „Minden“ auf der Rückfahrt nach Sylt. Rettungsmaßnahmen werden von Dänemark koordiniert“. Aus Dänemark ist beim ZMK nichts aufgelaufen.		
26.10.98	05.05 Uhr	Laut Telefonmitschnitt informiert das MRCC Bremen das Küstenwachzentrum, dass die Besatzung abgeborgen und daher die „Minden“ abgezogen worden sei, die dänischen Behörden die Rettung koordiniert hatten und die Pallas führungslos und lichterloh brennend treibe.	Telefonmitschnitt	Umdruck 14/3779.
26.10.98	Gegen 05.00 Uhr	Aufgrund von Zweifeln, wo sich die „Pallas“ befindet, ruft der Vertreter des ZMK (Herr Holtz) beim MRCC Bremen zurück. Hier fällt zum ersten Mal der Name „Pallas“.	Köhler	AProt. 24, S. 35, 42.
26.10.98	Zwischen 05.05 Uhr und 07.15 Uhr	Der ZMK unternimmt nichts, da die „Nordsjøen“ vor Ort sei. Die „Nordsjøen“ ist dem ZMK jedoch nicht bekannt. Das Ganze befand sich noch im Zuständigkeitsbereich von Dänemark.	Zacher Herrmann	AProt. 10, S. 55. AProt. 31, S. 8.
26.10.98	05.30 Uhr	Lüder weist seinen Schichtnachfolger Heise ein, dass der Fall „Pallas“ noch nicht abgeschlossen sei.	Lüder	AProt. 24, S. 47, 51, 57.
26.10.98	05.45 Uhr	Wachwechsel beim Zoll.	Köhler	AProt. 24, S. 35.
26.10.98	07.00 Uhr	Dienstbeginn Herrmann.	Herrmann	AProt. 31, S. 7.
26.10.98	07.10 Uhr	Order durch Herrmann vom ZMK an die „Oceanic“, die „Ruby XL“ nach Bützfleth zu schleppen.	Chronologie GAUSS	Umdruck 14/3035.
26.10.98	07.14 Uhr	Das MRCC Bremen teilt dem Küstenwachzentrum/ZMK mit, dass die „Pallas“ weiterhin führungslos und lichterloh brennend treibe und bei der derzeitigen Driftberechnung gegen 13.00 Uhr auf Sylt stranden werde.	Telefonmitschnitt	Umdruck 14/3779.

Datum	Zeit	Vorgang	Quelle	Fundstelle
26.10.98	07.15 Uhr	Das ZMK erhält vom MRCC Denmark einen Lagebericht.		Zwischenbericht BMVBW, S 2.
26.10.98	07.23 Uhr	Herrmann wird unterrichtet, dass die „Pallas“ brenne, auf die deutsche Küste zutriebe und voraussichtlich gegen Mittag auflaufen werde. Nach den Unterlagen des ZMK sind nur die Informationen vom 25.10.98 um 17.31 Uhr und 17.36 Uhr sowie vom 26.10.98 um 05.05 Uhr dokumentiert. Vom Telefonat am 26.10.98 um 00.49 Uhr hat Herrmann erst im Januar 99 erfahren.	Herrmann	AProt. 31, S. 7, 8, 17-21.
26.10.98	07.27 Uhr	Einsatzorder „Mellum“: Brennender Holzfrachter treibt 18 Seemeilen nordwestlich Sylt langsam auf Land zu.	Diekhoff	AProt. 14, S. 13.
26.10.98	07.32 Uhr	Die „Mellum“ wird zum Havaristen beordert, da der dänische Schlepper wegen eines Seenotfalles im dänischen Gebiet abgezogen worden ist.	Tischvorlage Umweltausschuss Steenblock	Umdruck 14/2740. AProt. 3, S. 5.
26.10.98	07.50 Uhr	Im MRCC Bremen wird der Seenotfall für beendet erklärt. Von nun an keine originäre Zuständigkeit des MRCC Bremen mehr, nur noch Hilfe.	Klein	AProt. 4, S. 48.
26.10.98	07.50 Uhr	Die „Mellum“ geht Anker auf und läuft zur „Pallas“.	Zacher Diekhoff	AProt. 10, S. 32. AProt. 14, S. 13.
26.10.98	08.08 Uhr	An den ZMK wird gemeldet, dass die gesamte Decksladung der „Pallas“ brenne und kein dänischer Schlepper verfügbar sei.	Tischvorlage Umweltausschuss Steenblock	Umdruck 14/2740. AProt. 3, S. 5.
26.10.98	09.00 Uhr	Der Schleppverband „Ruby XL“-“Oceanic“ passiert das Feuerschiff „Elbe“.	Zacher	AProt. 10, S. 33.
26.10.98	09.35 Uhr	Die Assistenzschlepper „Bugsier 14“ und „Bugsier 15“ erwarten den	Chronologie	Umdruck 14/3035.

Datum	Zeit	Vorgang	Quelle	Fundstelle
		Schleppverband „Oceanic“-„Ruby XL“ zwei Seemeilen vor dem Feuerschiff „Elbe“ und übernehmen den Schleppverband.	GAUSS Zacher	AProt. 10, S. 33.
26.10.98	09.36 Uhr	Der ZMK informiert die „Neuwerk“, dass die „Pallas“ brenne. Mit der „Oceanic“ wird abgesprochen, dass die „Neuwerk“ das Feuerschiff „Elbe“ verlässt und zur „Pallas“ fährt. Die Chancen wären bei einem früherem Eintreffen besser gewesen.	Körner	AProt. 22, S. 6, 12.
26.10.98	09.40 Uhr	Der holländische Schlepper „Wouter“ bittet den ZMK um Übergabe der „Ruby XL“. Der ZMK lehnt dies unter Hinweis auf die Wetter- und Windverhältnisse ab. Es bestehe die Gefahr des Auflaufens der „Ruby XL“ auf ein Riff wegen Landnähe und dadurch die Gefahr einer riesigen Ölpest.	Zacher	AProt. 10, S. 33
26.10.98	09.49 Uhr	Der Einsatzbefehl für die „Mellum“, die sich ca. fünf Seemeilen südwestlich von Helgoland befindet, wird widerrufen. Die „Neuwerk“ soll zur „Pallas“, die „Mellum“ hingegen stand-by zur Elbe, um dem Schleppverband „Oceanic“/„Ruby XL“ zu helfen.	Diekhoff	AProt. 14, S. 13, 14.
26.10.98		Die „Oceanic“ ist überrascht, die „Ruby XL“ nach Bützfleth schleppen zu sollen. Dieses Schiff hätte spätestens in Brunsbüttel übergeben werden können und sollen.	Pohl	AProt. 20, S. 24.
26.10.98	09.49 Uhr	Die „Meerkatze“ erhält eine Information von der Küstenwachzentrale Nord Cuxhaven über die brennende „Pallas“. Die „Neuwerk“ und das BGS-Schiff 21 sind unterwegs. Die „Meerkatze“ nimmt sofort Kurs auf zur „Pallas“. Zu dieser Zeit war die „Pallas“ noch in dänischem Gebiet.	Gerdes	AProt. 12, S. 6.
26.10.98	09.49 Uhr	Die „Bugsier 14“ macht am Heck der „Ruby XL“ fest.	Chronologie GAUSS	Umdruck 14/3035.
26.10.98	09.57 Uhr	Die Schleppleine der „Bugsier 14“ bricht.	Chronologie	Umdruck 14/3035.

Datum	Zeit	Vorgang	Quelle	Fundstelle
			GAUSS	
26.10.98	10.04 Uhr	Die „Bugsier 15“ macht am Heck der „Ruby XL“ fest.	Chronologie GAUSS	Umdruck 14/3035.
26.10.98	10.16 Uhr	Die Schleppleine der „Bugsier 15“ bricht.	Chronologie GAUSS	Umdruck 14/3035.
26.10.98	10.20 Uhr	Der Einsatzbefehl der „Mellum“ wird widerrufen, sie soll jetzt ebenfalls zur „Pallas“ laufen. Die „Neuwerk“ befindet sich ca. 8,5 Seemeilen vor der „Mellum“.	Diekhoff	AProt. 14, S. 14.
26.10.98	10.52 Uhr	An den ZMK wird gemeldet, dass die „Pallas“ in den deutschen Festlandsöckel treibe.	Tischvorlage Umweltaus- schuss	Umdruck 14/2740.
26.10.98	10.54 Uhr	Absprache „Oceanic“ mit Lotsen, ohne Assistenzschlepper weiter zu schleppen.	Chronologie GAUSS	Umdruck 14/3035.
26.10.98	11.15 Uhr	Information des ZMK an das MUNF: Die „Pallas“ treibt vor Sylt, 15-18 Seemeilen von Sylt entfernt. Der Mitarbeiter der Abteilung 4 im MUNF, Petersen (Az X 436) wird informiert, nicht Steenblock persönlich. Die Meldungen des ZMK bzw. der ELG sind immer in den Fachabteilungen des MUNF aufgelaufen und von dort dann an den Leiter des Ministerbüros oder den Pressesprecher weitergeben.	Steenblock Steenblock	AProt. 3, S. 5, 6. AProt. 6, S. 4, 21.
26.10.98	Nach 11.15 Uhr	Steenblock wird informiert. Der Vorfall wird im Ministerbüro diskutiert. Die Zuständigkeiten seien geklärt, Entscheidungsbedarf werde nicht gesehen. Für Steenblock war klar, dass es keine Zuständigkeit und keine Interventionsmöglichkeit für Schleswig-Holstein gebe, etwa mit dem landeseigenen Bergungsschlepper loszufahren. Die vom ZMK eingesetzten Bergungsmittel „Mellum“ und „Neuwerk“ waren bekannt. Die Information über die brennende „Pallas“ erfolgte von der Sonderstelle des Bundes. Der Rückruf vom MUNF dort ergibt genaue Daten	Steenblock Kesting	AProt. 6, S. 22, 33, 34, 35. AProt. 24, S. 61.

Datum	Zeit	Vorgang	Quelle	Fundstelle
		und Ölmengen der „Pallas“.		
26.10.98	11.44 Uhr	Bericht aus Heli: Die „Pallas“ dreht mit laufender Maschine auf Ostkurs (Ergänzung Polizei Esbjerg: Maschine dreht, Schraube auf Steigung Null).	Chronologie GAUSS	Umdruck 14/3035.
26.10.98	12.10 Uhr	Anfrage des ZMK an deutsche Schleppreedereien wegen Manngestellung einer Einsatzcrew „Pallas“.	Chronologie GAUSS	Umdruck 14/3035.
26.10.98	12.20 Uhr	Die „Minden“ läuft erneut zur „Pallas“.	Fischer	AProt. 14, S. 43.
26.10.98	12.45 Uhr bis 13.00 Uhr	PC 344 gibt einen Lagebericht ab: Brand über den gesamten Decksaufbau, kein Austritt von Öl.	Diekhoff	AProt. 14, S. 14.
26.10.98	13.56 Uhr	„Bugsier 15“ macht am Heck der „Ruby XL“ fest.	Chronologie GAUSS	Umdruck 14/3035.
26.10.98	14.00 Uhr	Die „Meerkatze“ erreicht die „Pallas“ in deutschem Gewässer, ca. 11 Seemeilen vor Sylt. Der Havarist treibt auf die Küste zu, macht noch 1,5 - 2 Knoten Fahrt und fährt im Kreis. Gerdes schickt den Ersten Offizier mit einem Schlauchboot los, dieser soll erkunden, ob man an Bord gehen kann, was sich als unmöglich erweist. Die „Meerkatze“ wartet auf „Neuwerk“ und „Mellum“.	Gerdes	AProt. 12, S. 6.
26.10.98	14.01 Uhr	Ein Mitarbeiter des MUNF ruft in Cuxhaven an und fragt, um was für ein Schiff es sich handelt. Antwort: Positionsangabe (18 Seemeilen westlich Sylt), „Mellum“ und „Neuwerk“ seien unterwegs und würden um 15.00 Uhr eintreffen.	Kesting	AProt. 24, S. 61.
26.10.98	14.05 Uhr	Schreiben der WSD an den Reeder bzw. Eigner der „Pallas“: Es wird eine Geschäftsführung ohne Auftrag angedroht, falls der Reeder keine geeigneten Bergungsmaßnahmen veranlasst. Dieses ist eine Standardmaßnahme bei ausländischen Schiffen, da dann die Beitreibung der Kosten im Ausland einfacher möglich ist. Steenblock ist darüber im Nachhinein informiert worden.	Wempe Steenblock	AProt. 3, S. 58, 59. AProt. 6, S. 14.

Datum	Zeit	Vorgang	Quelle	Fundstelle
26.10.98	Am frühen Nachmittag	Der Ankerziehschlepper „Alex Gordon“ meldet sich. Dieses Schiff ist vom Reeder der „Pallas“ in England beauftragt und in Marsch gesetzt worden.	Zacher	AProt. 10, S. 38.
26.10.98	14.30 Uhr	Herrmann ruft bei der Feuerwehr Cuxhaven an, teilt die Meldung von dem brennenden Frachter mit und fragt, ob die Feuerwehr hinfliegen könne. Gillert erklärt die prinzipielle Bereitschaft. Nach Rücksprache geben Bezirksregierung und Stadtverwaltung ihr Einverständnis.	Gillert	AProt. 10, S. 81.
26.10.98	14.00 Uhr bis 15.00 Uhr	Die Feuerwehr Cuxhaven wird alarmiert und mit einem Hubschrauber zur „Mellum“ geflogen.	Rechenbach	AProt. 4, S. 28, 35.
26.10.98	Ab diesem Nachmittag	Insgesamt acht Anforderungen oder Ersuchen um Amtshilfe an RCC Glücksburg, und zwar am 26.10. um 14.45 Uhr, am 27.10., am 28.10. zweimal, am 01.11, am 06.11 und am 07.11.98. Alle diese Anfragen kamen ausschließlich vom ZMK. Es gab keine Kontakte des RCC Glücksburg mit Schleswig-Holstein, nur mit dem ZMK.	Lang	AProt. 8, S. 29, 30, 32.
26.10.98	14.45 Uhr	Die „Neuwerk“ und die „Mellum“ treffen bei der „Pallas“ ein. Der ZMK hat jetzt drei Fahrzeuge vor Ort: „Neuwerk“, „Mellum“, „Meerkatze“. Deren Besatzungen fordern Löschhilfe aus Cuxhaven. Die „Neuwerk“ umkreist die „Pallas“ zweimal und vereinbart den OSC durch die „Neuwerk“, da sie zuerst vor Ort war. Die Absprache über den OSC erfolgt auf UKW- Kanal 17; jeder kann da mithören. Die Kommunikation war einwandfrei, es gab überhaupt keine Probleme.	Chronologie GAUSS Zacher Körner	Umdruck 14/3035. AProt. 10, S. 34. AProt. 22, S. 6, 13, 17, 18.
26.10.98	14.45 Uhr	Die „Minden“ trifft zeitgleich mit der „Mellum“ und der „Neuwerk“ ein. Den Tag über war kein OSC vor Ort.	Fischer	AProt. 14, S. 47.
26.10.98	14.45 Uhr	Der ZMK fordert einen SAR-Heli an mit dem Auftrag der Abholung und des Transportes von Personal und Material zur Brandbekämpfung aus Cuxhaven zur „Pallas“.	Lang	AProt. 8, S. 33, 35, 36, 40.

Datum	Zeit	Vorgang	Quelle	Fundstelle
		Dieser Flug startet um 15.46 Uhr.		
26.10.98	Circa 14.55 Uhr	Die „Mellum“ beginnt zu löschen. Die „Meerkatze“ wird gebeten, Leute zur Verfügung zu stellen, die auf der „Pallas“ abgesetzt werden sollen, da „Mellum“ und „Neuwerk“ zu wenig Personal haben. Die „Meerkatze“ stellt vier Leute zur Verfügung.	Gerdes	AProt. 12, S. 6.
26.10.98	14.55 Uhr	Die Brandbekämpfung beginnt. Offene Feuer werden schnell gelöscht.	Diekhoff	AProt. 14, S. 14.
26.10.98	15.30 Uhr	Die „Pallas“ treibt in Richtung deutsche Küste, 17 Seemeilen westlich Lister Tief.		Chronik SDN vom 05.11.98.
26.10.98	15.30 Uhr	Die „Bugsier 14“ macht am Heck der „Ruby XL“ fest.	Chronologie GAUSS	Umdruck 14/3035.
26.10.98	15.35 Uhr	Die erste Löschstaffel fliegt in Cuxhaven ab. Der Hubschrauber hätte früher bestellt und vor Ort sein können.	Gillert Körner	AProt. 10, S. 81. AProt. 22, S. 13.
26.10.98	15.43 Uhr	Die „Neuwerk“ meldet, dass das Feuer unter Kontrolle sei.	Steenblock	AProt. 3, S. 6.
26.10.98	16.20 Uhr	Anfrage des MUNF beim ZMK. Auskunft: Die „Neuwerk“ hat die Löscharbeiten abgeschlossen, eine Schleppverbindung wird gerade hergestellt.	Kesting	AProt. 24, S. 61, 62.
26.10.98	16.26 Uhr	Der Hubschrauber setzt sechs Feuerwehrleute aus Cuxhaven auf der „Neuwerk“ ab und vier Mann der „Meerkatze“ auf der „Pallas“. Die „Meerkatze“-Leute haben nur Funkverbindung mit der „Meerkatze“ über einen eigenen Kanal. Die „Neuwerk“ hätte keine Leute auf die „Pallas“ schicken können, da diese unentbehrlich seien. Die Feuerwehrleute selbst sind auf der „Pallas“ nie zum Einsatz gekommen.	Tischvorlage Umweltausschuss Steenblock Körner Zacher	Umdruck 14/2740. AProt. 3, S. 6. AProt. 22, S. 20, 26. AProt. 10, S. 50.
26.10.98	16.30 Uhr	Der Reeder teilt dem ZMK den Abschluss eines Bergungsvertrages (LoF) für die „Alex Gordon“ mit.	Chronologie GAUSS	Umdruck 14/3035.

Datum	Zeit	Vorgang	Quelle	Fundstelle
26.10.98	16.35 Uhr	„Hermes“ und „Bugsier 17“ machen an der „Ruby XL“ fest.	Chronologie GAUSS	Umdruck 14/3035.
26.10.98	Seit 16.35 Uhr	Häufige Telefonate Gillert von der „Neuwerk“, um einen Hafen ausfindig zu machen. Schleswig-Holstein kann nicht, da der Hafen von Husum zu klein ist. Einzige Möglichkeit sei Cuxhaven. Deswegen soll die „Pallas“ zunächst unter Windschutz nach Helgoland geschleppt werden.	Zacher	AProt. 10, S. 36.
26.10.98	16.38 Uhr	„Bugsier 3“ macht an der „Ruby XL“ fest.	Chronologie GAUSS	Umdruck 14/3035.
26.10.98	16.39 Uhr	Ein Hubschrauber fliegt mit Feuerwehrleuten zur Lagebeurteilung über die „Pallas“.	Gillert/ Video „Neuwerk“	AProt. 10, S. 81.
26.10.98	16.42 Uhr	Die „Oceanic“ löst die Schleppverbindung zur „Ruby XL“.	Chronologie GAUSS	Umdruck 14/3035.
26.10.98	17.00 Uhr	Im Seegebiet Sylt werden vier Mann von der „Meerkatze“ auf der „Pallas“ abgesetzt.		Chronik Nautischer Verein vom 09.11.98.
26.10.98	17.10 Uhr	Anruf des Lagezentrums bei Preugschat: Der Regierungspräsident aus Lüneburg fragt nach einem Nothafen. Preugschat ruft bei Dr. Jenisch im Wirtschaftsministerium an, welcher dem ZMK mitteilt, dass die Häfen in Schleswig-Holstein ungeeignet seien. Die Einigung auf Cuxhaven erfährt Preugschat nach einem weiterem Anruf bei Dr. Jenisch.	Preugschat	AProt. 22, S. 54.
26.10.98	Nachmittags	Gillert lässt nachfragen, ob es in Schleswig-Holstein die Möglichkeit für einen Notliegeplatz gebe. Herr Geyer vom Lagezentrum teilt mit: Zuständig sei der Leiter des Katastrophenschutzstabes in Kiel, Preugschat. Dieser habe gesagt, die Kräfte vor Ort sollen auf den Schlepper der Reederei warten, der in sechs Stunden da sei. Danach	Gillert	AProt. 10, S. 85.

Datum	Zeit	Vorgang	Quelle	Fundstelle
		werde über weitere Maßnahmen entschieden. Ein Notliegeplatz sei nicht erforderlich, da das Feuer gelöscht sei. Diese Lagemeldung hat Preugschat von Hermann erhalten. Gillert widerspricht: " Das Schiff brennt aus allen Luken, wir brauchen einen Notliegeplatz!". Daraufhin bittet Preugschat die Nachrichtenzentrale der Stadt Cuxhaven an, man solle nicht auf einen Schlepper warten, sondern alle Maßnahmen selbst ergreifen. Preugschat will die Details mit dem WSA abklären. Gillert soll mit dem WSA Cuxhaven klären, ob dort ein Notliegeplatz vorhanden sei. Daraufhin nimmt Gillert Kontakt mit Herrmann auf.		
26.10.98	Nach 17.00 Uhr	Die Leinenverbindung von der „Neuwerk“ zur „Pallas“ bricht, dabei bekommt die „Neuwerk“ die eigene Schleppleine in die Schraube und fährt zur Reparatur. Ab jetzt ist die „Neuwerk“ kein OSC mehr. Die „Mellum“ übernimmt den OSC.	Körner	Chronik Nautischer Verein vom 09.11.98. AProt. 22, S. 6, 7, 13, 27.
26.10.98	17.30 Uhr	Der Schleppverband „Oceanic“-„Ruby XL“ erreicht Bützfleth.		Chronik SDN vom 05.11.98.
26.10.98	17.35 Uhr bis 19.20 Uhr	Die „Mellum“ schleppt den Havaristen. Die Leute von der „Meerkatze“ beschließen, erst einmal an Bord der „Pallas“ zu bleiben.	Gerdes	AProt. 12, S. 7.
26.10.98	Am späten Nachmittag	Das MUNF wird über die Beendigung der Löscharbeiten und die Aufnahme einer Schleppverbindung informiert.	Steenblock	AProt. 3, S. 6.
26.10.98	18.00 Uhr	Die „Oceanic“ schließt den Schleppeinsatz der „Ruby XL“ in Bützfleth ab und wird durch Herrmann zum stand-by nach Helgoland beordert. Die Besatzung der „Oceanic“ ist über die Beorderung nach Helgoland überrascht. Scheinbar ist bei der „Pallas“ alles unter Kontrolle. Die „Oceanic“ hat laut Chartervertrag nicht das Recht, Informationen abzufordern.	Pohl	Zwischenbericht BMVBW, S. 3. AProt. 20, S. 14, 27.

Datum	Zeit	Vorgang	Quelle	Fundstelle
26.10.98	18.24 Uhr	Die „Oceanic“ verlässt Bützfleth.	Chronologie GAUSS Zacher	Umdruck 14/3035. AProt. 10, S. 37.
26.10.98	18.30 Uhr	Der Brand ist weitgehend gelöscht. Die „Neuwerk“ stellt eine Notschleppverbindung (Polypropylenkunststoffleine, max. Zuglast 70 t) her und unternimmt weitere Versuche, eine schwere stabilere Stahltrossenverbindung herzustellen. Die Herstellung einer Drahtverbindung erweist sich wegen fehlender Besatzung auf der „Pallas“ und ausgefallener Aggregate als nicht möglich.	Tischvorlage Umweltausschuss Steenblock	Umdruck 14/2740. AProt. 3, S. 6.
26.10.98	18.45 Uhr	Die „Mellum“ macht ihr eigenes Schleppgeschirr klar.	Diekhoff	AProt. 14, S. 15.
26.10.98	18.50 Uhr	Information des Küstenwachzentrums: Die „Alex Gordon“ trifft um 00.00 Uhr ein.	Diekhoff	AProt. 14, S. 15.
26.10.98		Der Notliegeplatz für die „Pallas“ in Cuxhaven wird vorbereitet.		Zwischenbericht BMVBW, S. 3.
26.10.98	19.15 Uhr	Telefonat Preugschat (MUNF) mit dem ZMK: Häfen in Schleswig-Holstein stehen nicht zur Verfügung.	Zacher	AProt. 10, S. 47.
26.10.98	17.33 Uhr bis 19.00 Uhr	Der „Pallas“-Verband ist weiter auf Sylt zugetrieben und hat schon die 10-Meter-Tiefenlinie erreicht. Die „Mellum“ wird beauftragt, eine Schleppverbindung herzustellen.	Zacher	AProt. 10, S. 36.
26.10.98	19.13 Uhr	Die „Neuwerk“ bekommt die Leine in die Schraube. Nun stellt die „Mellum“ die Verbindung her. Aus Zeitgründen (die Strandung vor Sylt droht gegen 20.00 Uhr) kann nur leichtes Schleppgeschirr genommen werden.	Diekhoff	AProt. 14, S. 15.
26.10.98	20.00 Uhr	Die „Mellum“ geht mit der „Pallas“ senkrecht in die See. Ziel ist es, die „Pallas“ in den Windschutz von Helgoland zu schleppen. Dieser Schleppvorgang hat insgesamt 16 Stunden gedauert, bis zum	Zacher	AProt. 10, S. 36.

Datum	Zeit	Vorgang	Quelle	Fundstelle
		27.10.98 um 12.20 Uhr.		
26.10.98	20.05 Uhr	Die WSD Nord erteilt über das Küstenwachzentrum die Anweisung, die Verbindung während der Dunkelheit nicht an die „Alex Gordon“ zu übergeben, sondern erst bei Licht. Es soll zunächst weiter Richtung Helgoland geschleppt werden.	Diekhoff	AProt. 14, S. 16.
26.10.98	Etwa um 21.30 Uhr	Die vier Leute der „Meerkatze“ springen von Bord der „Pallas“ und werden von der „Meerkatze“ abgehoben. Die Bergung mit einem Heli war wegen der Dunkelheit unmöglich. Die „Mellum“ bittet die „Meerkatze“, bei der „Pallas“ zu bleiben und zu begleiten.	Zacher Gerdes Zacher Gerdes	AProt. 10, S. 37. AProt. 12, S. 7, 10. AProt. 10, S. 37. AProt. 12, S. 8, 10.
26.10.98	21.45 Uhr	Die „Oceanic“ ist nach Beendigung des Einsatzes „Ruby XL“ einsatzbereit bei Tonne 4 Elbe.		Chronik Nautischer Verein vom 09.11.98.
26.10.98	22.00 Uhr	Alle Luken stehen in hellen Flammen. Die Besatzungsmitglieder der „Meerkatze“ springen ins Wasser und werden mit Schlauchbooten aufgefischt. Derzeitige Position: 54 Grad 55,9'N 008 Grad 3,2'O.	Chronologie GAUSS	Umdruck 14/3035.
26.10.98	23.00 Uhr	Nach Entlassung der „Oceanic“ von der Bergung der „Ruby XL“ kehrt die „Oceanic“ zu ihrer Einsatzposition Helgoland zurück, welche sie um 23.00 Uhr erreicht. Es gab keine Anfragen der „Oceanic“ beim ZMK wegen der „Pallas“. Dies sei auch nicht erforderlich, da die „Oceanic“ der Weisung des ZMK unterstehe und von diesem beordert werde.	Tischvorlage Umweltausschuss Steenblock Zacher	Umdruck 14/2740. AProt. 3, S. 6. AProt. 10, S.37, 46.
26.10.98		Steenblock erfährt „erst später“, dass die „Oceanic“ nach Helgoland geschickt worden ist. Er wird am 26.10.98 in Bezug auf Schlepper nicht tätig.	Steenblock	AProt. 6, S. 23.
26.10.98		Steenblock wird erstmals über den Unglücksfall informiert.	Steenblock	Protokoll Umwelt- ausschuss vom

Datum	Zeit	Vorgang	Quelle	Fundstelle
				18.11.98, S. 6.
26.10.98		Ab diesem Tag begleitet das Amt für Katastrophenschutz die Vorgänge, obwohl ein Angebot zur Unterstützung durch das Innenministerium vom MUNF abgelehnt wurde.	Dr. Wienholtz	Protokoll Umweltausschuss vom 18.11.98, S.5.
26.10.98		Im Verlauf des Tages wurden im MUNF Abteilungsleitung und Hausleitung (Steenblock) über die Vorgänge informiert. Die Fachabteilung hat Kontakte nach Cuxhaven gehalten, um die weitere Entwicklung möglichst zeitnah zu realisieren.	Steenblock	AProt. 3, S. 6.
Dienstag, 27.10.98	00.30 Uhr	Der ZMK erlaubt der „Neuwerk“, in Richtung Helgoland zu verholen, damit dort Taucher die Leine aus Schraube holen. Als Ersatz läuft die „Wilhelm Kaisen“ aus Helgoland aus.	Zacher	AProt. 10, S. 38.
27.10.98	01.00 Uhr	Die „Wilhelm Kaisen“ kann wegen des Wetters und geringer Fahrt nicht mehr kühlen.	Diekhoff	AProt. 14, S. 16.
27.10.98	01.15 Uhr	Die „Alex Gordon“ ist vor Ort, kann aber auch nicht helfen. Die „Mellum“ schleppt die „Pallas“ weiter in Richtung Helgoland. Die „Alex Gordon“ begleitet den Schleppzug, weil es zu gefährlich ist, die Schleppverbindung auf ihn zu übergeben.	Zacher Gerdes	AProt. 10, S. 38. AProt. 12, S. 8.
27.10.98	01.20 Uhr	Die „Neuwerk“ läuft nach Helgoland. Der OSC geht „selbstverständlich“ auf die „Mellum“ über, was nicht extra angeordnet wurde, „das merkt man ja“.	Diekhoff	AProt. 14, S. 16, 20-22.
27.10.98	Nachts	Anruf des ZMK bei Wempe, um eine Rückversicherung einzuholen, dass die bestehende Schleppverbindung der „Mellum“ in der Nacht nicht mehr gekappt und auf die „Alex Gordon“ umgespannt wird. Laut Wempe hätte bei bestehender Wetterlage auch unter dem Schutz von Helgoland sehr kritisch geprüft werden müssen, ob an einen privaten Berger zu übergeben wäre oder der Bund weiter zuständig bleibt.	Wempe	AProt. 3, S. 59, 60.
27.10.98	02.30 Uhr	Aus der achteren Luke der „Pallas“ schlagen Flammen. Eine Kühlung ist nicht möglich.	Diekhoff	AProt. 14, S. 16.

Datum	Zeit	Vorgang	Quelle	Fundstelle
27.10.98	06.45 Uhr	Feuer bricht auf der „Pallas“ aus, eine Kühlung ist dringend erforderlich. Die „Neuwerk“ und die „Wilhelm Kaisen“ helfen bei der Kühlung.	Steenblock Zacher	AProt. 3, S. 6. AProt. 10, S. 38.
27.10.98	07.09 Uhr	Der Schleppverband versucht, unter den Schutz von Helgoland zu kommen, da wegen schlechten Wetters ein Umspannen unmöglich ist.	Steenblock	AProt. 3, S. 6, 7.
27.10.98	07.10 Uhr	Die „Alex Gordon“ sieht keine Möglichkeit, zusätzlich zur „Mellum“ anzuspinnen.	Chronologie GAUSS	Umdruck 14/3035.
27.10.98	07.13 Uhr	Die „Oceanic“ wird vom Leiter des ZMK zur „Pallas“ beordert, um dort die „Neuwerk“ bei der Brandbekämpfung abzulösen.	Zacher	Zwischenbericht BMVBW, S. 3. AProt. 10, S. 39.
27.10.98	07.55 Uhr	Anfrage des MRCC Bremen an den ZMK bezüglich Brandbekämpfung. Die Feuerwehr Cuxhaven hatte zuvor beim MRCC Bremen angerufen und die Anfrage gestellt, ob die „Hermann Helms“ verfügbar sei. Das MRCC Bremen steht zur Verfügung.	Fox	AProt. 8, S. 9, 14.
27.10.98	Morgens	Es ergeht eine Weisung der WSD, einen Handlungsablauf zu erstellen. Krinke vom BGS wird angewiesen, die Einsatztagebücher zusammenzuführen mit dem Hinweis auf zwei Passagen, die nicht aufzunehmen seien. Dabei handelt es sich nicht um die Telefonate vom 26.10.98, 00.49 und 05.00, sondern um Passagen vom 27.10.98, welche Arbeitsgespräche mit Wempe und Dieckhoff über Tätigkeiten draußen vor Ort beinhalten.	Herrmann	AProt. 31, S. 9, 10.
27.10.98	Morgens	Krinke führt die beiden Einsatztagebücher, Unfallaufnahme vom ZMK-Protokoll und das Protokoll des BGS zusammen. Lüder fällt auf, dass die Telefonate 26.10.98, 00.50 und 05.00 Uhr fehlen. Herrmann erteilt Anweisung, diese nicht mit aufzunehmen.	Lüder	AProt. 24, S. 47-49, 56.
27.10.98	Etwa um 08.00 Uhr	Der Bericht wird an die WSD verschickt.	Lüder	AProt. 24, S. 48, 56.

Datum	Zeit	Vorgang	Quelle	Fundstelle
27.10.98	Am Morgen	Gespräch zwischen Preugschat und Branddirektor Schönherr (Referatsleiter des Referates für Brandschutz und grundsätzliche Angelegenheiten des Katastrophenschutzes in der Kommunalabteilung des Innenministeriums) über den Nothafen Cuxhaven. Das Innenministerium Hannover hatte sich beschwert, da es angeblich keine Zustimmung erteilt hatte.	Preugschat	AProt. 22, S. 54.
27.10.98	08.05 Uhr	Auch aus dem vorderem Bereich der „Pallas“ schlagen höhere Flammen aus. Da die „Wilhelm Kaisen“ nicht kühlen kann, fordert Diekhoff ein weiteres Fahrzeug an.	Diekhoff	AProt. 14, S. 17.
27.10.98	Circa 08.00 Uhr	Die „Oceanic“ schlägt vor, wegen des schweren Wetters die Leinen auszutauschen. Diekhoff stimmt „selbstverständlich zu“.	Diekhoff	AProt. 14, S. 17.
27.10.98	08.19 Uhr	Die „Alex Gordon“ bestätigt, dass eine Übernahme zurzeit nicht möglich und die Schutzposition bei Helgoland abzuwarten sei.	Steenblock	AProt. 3, S. 7.
27.10.98	08.37 Uhr	Lüder faxt an die BGS-Dienststelle, dass im Bericht an die WSD zwei Telefonate fehlen.	Lüder	AProt. 24, S. 50, 56.
27.10.98	09.30 Uhr	Die „Oceanic“ trifft beim Schleppverband ein.	Gerdes	AProt. 12, S. 8
27.10.98	09.30 Uhr bis 12.20 Uhr	Die „Oceanic“ läuft parallel zum Schleppverband und sieht keine Möglichkeit zur Herstellung einer Leinenverbindung. Die Kapitäne der „Mellum“ und der „Oceanic“ sprechen ab, dass Leute auf die „Pallas“ müssen, sehen hierfür aber keine Möglichkeit. Daraufhin fassen sie den Entschluss, weiterzufahren bis die Leine zwischen „Mellum“ und „Pallas“ bricht.	Zacher	AProt. 10, S. 39.
27.10.98		Der ZMK fragt bei der „Oceanic“ an, ob eine zusätzliche Schleppverbindung hergestellt werden könne. Dies wird abgelehnt, weil das Brechen der Leinen vorauszusehen ist und bei Überhieven des Geschirrs eine Gefahr für das eigene Schiff besteht, wenn die Leinen dann brechen. Weiter wird dem ZMK mitgeteilt, dass die „Oceanic“ keine eigenen Leute auf die „Pallas“ bringen könne; man habe zu	Pohl	AProt. 20, S. 6, 7.

Datum	Zeit	Vorgang	Quelle	Fundstelle
		wenig Personal und die Lotsenleiter der „Pallas“ könne nicht benutzt werden. Daher sei die Möglichkeit zu prüfen, mit einem Heli weiteres Personal einzufliegen.		
27.10.98		An diesem Tag ist kein OSC vor Ort bestimmt.	Pohl	AProt. 20, S. 14, 21, 22.
27.10.98	10.00 Uhr	Preugschat hält Rücksprache mit Hannover. Danach wird Gudat durch Preugschat und Branddirektor Schönherr über den Nothafen Cuxhaven unterrichtet. Es missfällt die Entscheidung aus Cuxhaven, die „Pallas“ zur Not vor Helgoland in Lee zu legen.	Preugschat	AProt. 22, S. 54, 67.
27.10.98	10.15 Uhr	Der ZMK meldet an einen Mitarbeiter des MUNF, die „Mellum“ habe die „Pallas“ im Schlepp und laufe Richtung Helgoland. Das MUNF bewertet diese Meldung Folgendermaßen: Ein Risiko sei da, aber kein aktuelles Risiko, dass das Schiff strandet. Weiter wird gemeldet, dass die „Neuwerk“ außer Gefecht sei, da die Leine in die Schraube geraten sei.	Kesting	AProt. 24, S. 62.
27.10.98	10.30 Uhr	Die „Hermann Helms“ vom MRCC Bremen läuft mit einer Feuerwehrbesatzung nach Helgoland aus; Vormann ist Jörg Bunting. In Helgoland wird die Feuerwehr an die „Neuwerk“ übergeben.	Fox	AProt. 8, S. 9, 14.
27.10.98	10.35 Uhr	Der ZMK fragt das RCC Glücksburg nach einem Heli und bittet um Materialtransport.	Lang	AProt. 8, S. 30.
27.10.98	11.10 Uhr	Der SAR stellt einen Heli auf Helgoland bereit.	Zacher	AProt. 10, S. 56.
27.10.98	11.28 Uhr	Der SAR fragt das ZMK wegen der Abmessungen und Gewichte des Materials.	Zacher	AProt. 10, S. 56.
27.10.98	12.14 Uhr	Der SAR lehnt den Materialtransport ab.	Zacher	AProt. 10, S. 56.
27.10.98	12.20 Uhr	Die Schleppverbindung zur „Mellum“ reißt. Die „Meerkatze“ bietet ihr Schlauchboot zur Herstellung einer neuen Schleppverbindung an.	Chronologie GAUSS Zacher Gerdes	Umdruck 14/3035. AProt. 10, S. 37. AProt. 12, S. 8.

Datum	Zeit	Vorgang	Quelle	Fundstelle
27.10.98	12.20 Uhr	Die „Alex Gordon“ versucht zu schleppen. Die Leine reißt jedoch und die „Alex Gordon“ gibt auf. Der ZMK will SAR-Hubschrauber, diese sind jedoch nicht einsatzbereit.	Zacher	AProt. 10, S. 40, 56.
27.10.98	12.26 Uhr	Der ZMK fragt den BGS wegen eines Helis.	Zacher	AProt. 10, S. 40.
27.10.98	12.41 Uhr	Der BGS sagt dem ZMK den Heli zu. Dieser Heli kommt aus Bad Bramstedt, dort befindet sich eine BGS-Station.	Zacher	AProt. 10, S. 40. AProt. 10, S. 56.
27.10.98	12.50 Uhr	Die „Hermann Helms“ läuft von Helgoland aus, um die „Wilhelm Kaisen“ abzulösen. Von Bord der „Kaisen“ aus werden private Videoaufnahmen der Havarie gemacht.	Fox	AProt. 8, S. 9, 20.
27.10.98	Circa 12.45 Uhr 13.00 Uhr	Die „Alex Gordon“ nimmt die gebrochene Leine der „Mellum“ auf und schleppt die „Pallas“. Erneut bricht die Leine.		Chronik Nautischer Verein vom 09.11.98.
27.10.98	13.31 Uhr	Der BGS-Heli fliegt nach Helgoland und von dort dann zur „Pallas“.	Zacher	AProt. 10, S. 40.
27.10.98	14.00 Uhr bis 15.00 Uhr	Die Beamten des BGS, Krinke und Lüder, führen die Einsatztagebücher zusammen. Zwei Passagen werden auf Weisung Herrmann ausgelassen, nämlich die Arbeitsgespräche mit Wempe und Dieckhoff. Über die Telefonate vom 26.10.98 um 00.49 Uhr und 05.00 Uhr wird nicht geredet.	Herrmann	AProt. 31, S. 9-17.
27.10.98	14.20 Uhr	Die „Hermann Helms“ ist vor Ort und beginnt mit der Unterstützung beim Löscheinsatz.	Fox	AProt. 8, S. 9.
27.10.98	15.16 Uhr	Der BGS-Heli übernimmt den Ersten Offizier der „Oceanic“ und Material.	Chronologie GAUSS	Umdruck 14/3035.
27.10.98	15.32 Uhr	Der BGS-Heli versucht, Leute auf der „Pallas“ abzusetzen.	Gerdes	AProt. 12, S. 8.
27.10.98	15.38 Uhr	Der Absetzversuch wird abgebrochen. Ein Mann wird beim Abwischen gegen die Aufbauten der „Pallas“ geknallt. Das Wetter ist zu schlecht.	Chronologie GAUSS Zacher	Umdruck 14/3035. AProt. 10, S. 40.

Datum	Zeit	Vorgang	Quelle	Fundstelle
27.10.98	15.40 Uhr	Erneuter Anruf eines MUNF-Mitarbeiters beim ZMK mit der Information, dass die Schleppverbindung zur „Mellum“ gebrochen ist. Jetzt ist geplant, den Anker der „Pallas“ auszubringen. Die Schleppfahrzeuge bleiben bis morgen vor Ort, dann sollen weitere Aktionen folgen.	Kesting	AProt. 24, S. 62.
27.10.98	15.43 Uhr	Die Herstellung einer neuen Schleppverbindungen von „Mellum“, „Oceanic“ und „Alex Gordon“ zur „Pallas“ ist wegen schlechten Wetters nicht möglich.	Steenblock	AProt. 3, S. 7.
27.10.98	15.52 Uhr	Der Hubschrauber setzt die Besatzung auf der „Oceanic“ ab.	Zacher	AProt. 10, S. 40.
27.10.98	16.10 Uhr	Das MUNF unterrichtet das StUA über die aktuelle Lage.	Kesting	AProt. 24, S. 62.
27.10.98	16.30 Uhr	Absprache mit ZMK, einen Mann für die Notankerung abzusetzen.	Lang	AProt. 8, S. 30.
27.10.98	17.20 Uhr	Der Bootsmann von der „Neuwerk“ wird auf der „Pallas“ abgesetzt. Dieser bringt einen Backbordanker (7 Kettenlängen-189m) aus mit dem Ziel, das Schiff auf Position zu halten. Nach 40 Minuten sind 200 m Kette ausgefahren. Die „Pallas“ bleibt offensichtlich liegen.	Tischvorlage Umweltausschuss Steenblock Zacher	Umdruck 14/2740. AProt. 3, S. 7. AProt. 10, S. 40.
27.10.98	17.49 Uhr	Der Bootsmann wird wieder von Bord geholt.	Steenblock	AProt. 3, S. 7.
27.10.98	18.00 Uhr	Die „Alex Gordon“ will jetzt versuchen, die Ankerkette zu fischen und festzumachen.	Chronologie GAUSS	Umdruck 14/3035.
27.10.98	18.03 Uhr	Es war klar, dass der Anker halten würde. Über Nacht soll geklärt werden, ob eine Leinenverbindung hergestellt wird.	Steenblock	AProt. 3, S. 7.
27.10.98		Das MUNF ist vom ZMK über die Vorgänge informiert worden. Das MUNF hat ausführliche Lagebericht an das StUA gegeben.	Steenblock	AProt. 3, S. 7.
27.10.98		Preugschat unterrichtet die Katastrophenschutzbehörden auf Amrum und im Kreis Nordfriesland. Landrat Dr. Bastian wird daraufhin vom Kreis Nordfriesland unterrichtet.	Preugschat Dr. Bastian	AProt. 22, S. 55. AProt 16, S. 8.

Datum	Zeit	Vorgang	Quelle	Fundstelle
27.10.98		Der Brand ist in dieser Zeit trotz der Kühlung durch die Schiffe stärker geworden.	Steenblock	AProt. 3, S. 7.
27.10.98	19.00 Uhr bis 23.00 Uhr	Die Versuche der „Alex Gordon“, eine Schleppverbindung herzustellen, scheitern aufgrund der Wetterbedingungen. Die „Alex Gordon“ versucht mit Ankerhandlungsgeschirr die Kette zu fischen.	Zacher Gerdes	AProt. 10, S. 41. AProt. 12, S. 8.
27.10.98	Kurz vor Mitternacht	Die „Alex Gordon“ gibt die Versuche auf.	Zacher	AProt. 10, S. 41.
Nacht vom 27.10.98 auf den 28.10.98	Nach Aufgabe der Schleppversuche der „Alex Gordon“	Es ist nichts weiter passiert. Die „Pallas“ wird beobachtet. Sie bleibt am Anker liegen. Nach Auffassung des ZMK sollte wieder angespannt und weiter nach Helgoland geschleppt werden.	Zacher	AProt. 10, S. 41.
Mittwoch, 28.10.98		Von heute bis zum Zeitpunkt der Wrackerklärung hatte Niedersachsen den ELG-Vorsitz, danach Schleswig-Holstein.	Steenblock	AProt. 6, S. 16, 69, 70.
28.10.98		Das AfK begleitet die Ereignisse kritisch. Der Kontakt zum ZMK wird aufrechterhalten.	Preugschat	AProt. 22, S. 55.
28.10.98		Das MUNF verteilt nach einem festgelegten Verteiler einen Lagebericht an folgende Stellen: StUA, Wasserschutzpolizei Husum, Lagezentrum Kreis Nordfriesland, intern an das Innenministerium.	Steenblock	AProt. 6, S. 25.
28.10.98	Morgens	Die „Pallas“ befindet sich im Seegebiet Amrum Bank. Der Wind kommt mit 8 Beaufort aus West mit Orkanböen.		Chronik Nautischer Verein vom 09.11.98.
28.10.98	07.18 Uhr	Die „Oceanic“ gibt einen Lagebericht an den ZMK.	Chronologie GAUSS	Umdruck 14/3035.
28.10.98	08.30 Uhr	Alle Schiffe vor Ort beraten über UKW, was zu tun sei. Die „Meerkatze“ bietet ihr Schlauchboot, den „Searider“, an. Gerdes hat den Eindruck mangelnder Kommunikation. Die „Oceanic“ sagt schließlich zur „Mellum“: „Fassen Sie die „Pallas“	Gerdes	AProt. 12, S. 8, 10, 12.

Datum	Zeit	Vorgang	Quelle	Fundstelle
		an“.		
28.10.98	09.40 Uhr	Die „Oceanic“ bestellt über den ZMK einen Hubschrauber.	Zacher	AProt. 10, S. 41.
28.10.98	09.40 Uhr	Die „Mellum“ und die „Oceanic“ besprechen, dass die „Oceanic“ das Schleppgeschirr der „Mellum“ an das Deck der „Pallas“ hievt.	Zacher	AProt. 10, S. 41.
28.10.98	10.55 Uhr	Ein SAR-Heli setzt den ersten nautischen Offizier und vier Besatzungsmitglieder der „Neuwerk“ auf der „Pallas“ ab. Diese finden dort einen gut gefetteten so genannten Versicherungsdraht. Mit diesem wird eine Verbindung zur „Mellum“ hergestellt. Dann fällt die Entscheidung, den Anker der „Pallas“ durchzubrennen.	Zacher	AProt. 10, S. 42.
28.10.98	11.40 Uhr	Der Anker hält bei den Böen nicht mehr, die „Pallas“ driftet leicht.	Zacher	AProt. 10, S. 42.
28.10.98	13.37 Uhr	Eine Schussleinenverbindung zwischen „Pallas“ und „Mellum“ wird hergestellt.	Chronologie GAUSS	Umdruck 14/3035.
28.10.98	14.25 Uhr	Die Ankerkette wird abgebrannt, um die „Pallas“ ziehen zu können. Die „Mellum“ schleppt das Schiff wieder an.	Gerdes Steenblock	AProt. 12, S. 8. AProt. 3, S. 7.
28.10.98	15.00 Uhr	Die Schleppverbindung bricht erneut. Daraufhin wird ein zweiter Anker (Steuerbord, 8 Kettenlängen, 216m) zu Wasser gelassen.	Gerdes Steenblock	AProt. 12, S. 8. AProt. 3, S. 7.
28.10.98	15.02 Uhr	Der Steuerbordanker fällt. Trotzdem treibt die „Pallas“ weiter Richtung Osten. Der ZMK wird informiert und gibt die Anweisung, auf keinen Fall den Backbordanker und wenn, dann, nur mit Genehmigung durch den ZMK zu kappen.	Chronologie GAUSS Zacher	Umdruck 14/3035. AProt. 10, S. 43.
28.10.98	15.30 Uhr	Es fällt die Entscheidung, die Leute von Bord zu holen, da der Heli nur bei Tag fliegt.	Zacher	AProt. 10, S. 43.
28.10.98	15.30 Uhr	Der zweite Anker der „Pallas“ wird weggesteckt. Das klappt auch, aber der Anker hält nicht. Die „Mellum“ und die „Oceanic“ müssen daraufhin den Versuch abbrechen, eine neue Schleppverbindung herzustellen. Die „Mellum“ muss zurück nach Helgoland, um ihr Schleppgeschirr zu klarieren.	Gerdes	AProt. 12, S. 8.

Datum	Zeit	Vorgang	Quelle	Fundstelle
28.10.98	15.35 Uhr	An das MUNF wird gemeldet, dass die „Oceanic“ schleppt. Fälschlicherweise wird gemeldet, dass die Trosse an der Ankerkette ansteckt, was nicht der Fall ist.	Kesting	AProt. 24, S. 62.
28.10.98	15.35 Uhr	Es war klar, dass auch der zweite Anker seine Position nicht halten würde. Die „Pallas“ vertreibt weiter in Richtung Küste. Die Entfernung zur 10-Meter-Wassertiefenlinie beträgt jetzt noch eine Seemeile.	Tischvorlage Umweltausschuss Steenblock	Umdruck 14/2740. AProt. 3, S. 7.
28.10.98	Nach 15.58 Uhr	Die „Mellum“ läuft nach Helgoland.	Diekhoff	AProt. 14, S. 20.
28.10.98	16.10 Uhr	Ein Hubschrauber für die Abbergung der „Pallas“-Crew wird bestellt.	Chronologie GAUSS	Umdruck 14/3035.
28.10.98	16.12 Uhr	Der Anker hält auf Position 54 Grad 32,9'Nord 008 Grad 08,7'Ost.	Steenblock	AProt. 3, S. 7.
28.10.98	17.07 Uhr	Der SAR-Heli birgt die Crew von der „Pallas“. Ein Absetzen auf der „Oceanic“ ist wegen der Wetterbedingungen unmöglich. Alle werden daher nach Helgoland geflogen.	Zacher	AProt 10, S. 43.
28.10.98	17.45 Uhr	Die „Meerkatze“ meldet, dass der Anker schliert.		Chronik Nautischer Verein vom 09.11.98.
28.10.98	Nachts	Bis zum nächsten Morgen sind aufgrund des orkanartigen Sturms und starken Seegangs keine weiteren Aktionen möglich.	Steenblock	AProt. 3, S. 7.
28.10.98	21.25 Uhr	Die „Pallas“ fängt an, heftig am Anker auf die Küste zuzutreiben. Sofort meldet die „Meerkatze“ dies an das Küstenwachzentrum Nord. Die „Meerkatze“ meldet ständig veränderte Positionen und bleibt vor Ort. Die „Meerkatze“ sendet auf 483 MHz, dem Behördenfunk. Auch „Neuwerk“ und „Mellum“ senden auf dieser Frequenz.	Gerdes	AProt. 12, S. 9.
28.10.98	21.37 Uhr	Die „Meerkatze“ meldet, dass die „Pallas“ weiter nach Osten vertreibt und nur noch 0,25 Seemeilen von der 10-Meter-Wassertiefenlinie	Tischvorlage Umweltaus-	Umdruck 14/2740.

Datum	Zeit	Vorgang	Quelle	Fundstelle
		entfernt ist. Diese Linie ist für die Zuständigkeiten der Einsätze des Landes Schleswig-Holstein und für die ELG wichtig.	schuss Steenblock Steenblock	AProt. 3, S. 7. AProt. 6, S. 37.
28.10.98	22.25 Uhr	Die „Pallas“ überschreitet die 10-Meter-Wassertiefenlinie.	Steenblock	AProt. 3, S. 7.
28.10.98	22.25 Uhr	Die SBM informiert die Rufbereitschaft des MUNF, dass die „Pallas“ trotz ausgebrachten Ankers seit circa einer Stunde abdrifte und circa sieben Seemeilen südwestlich Amrum auf das Wattenmeer zutreibe. Die Einsatzleiter der Länder werden informiert und treten somit in Bereitschaft (ruhender ELG-Fall). Die 10-Seemeilen-Tiefenlinie sei unterschritten worden. Schlepper könnten nicht mehr an die „Pallas“ heranfahren. Die „Pallas“ habe etwa 600 t Schweröl und rund 150 Kubikmeter Dieselöl an Bord. Vor Ort herrsche weiterhin Sturm mit Windstärke 10, in Böen 12, schwere See mit 6-7 Meter Wellenhöhe.	Tischvorlage Umweltausschuss	Umdruck 14/2740.
	22.30 Uhr	Simonis wird von Steenblock über den ruhenden ELG-Fall informiert. Sie unternimmt nichts, da die ELG zuständig sei.	Simonis	AProt. 28, S. 31.
28.10.98		Für die Gefahrenabwehr ist laut Organisationserlass der Ministerpräsidentin das MUNF zuständig. Dies gelte auch für den Fall, dass ein brennender Frachter auf die Küste zutreibe. Für die konkrete Brandbekämpfung ist die Feuerwehr zuständig. In aller Regel sei aber eine ELG-Zuständigkeit gegeben, die dann sofort ausgerufen werde und diese werde sich darum kümmern.	Steenblock	AProt. 6, S. 58, 59.
28.10.98	22.45 Uhr	Die Rufbereitschaft des MUNF informiert den zuständigen Abteilungsleiter über die Ausrufung des ELG-Falles. Die Information bezüglich des ELG-Falles erfolgte über den Bund, dann fanden Gespräche mit den Ländern statt. Die generellen Strukturen im MUNF stellen sich Folgendermaßen dar: Fachabteilung 4 informiert das Ministerbüro, welches wiederum die Öffentlichkeit informiert.	Steenblock Kesting	AProt. 3, S. 8. AProt. 6, S. 5. AProt. 18, S. 58.

Datum	Zeit	Vorgang	Quelle	Fundstelle
	23.00 Uhr	<p>Dr. Grett ruft bei Kesting an und teilt mit, dass die „Pallas“ auf die Küste zulaufe. Es wird diskutiert, ob ein ELG-Fall vorliege. Dem wird zugestimmt.</p> <p>Kesting veranlasst die Unterrichtung des Lagezentrums des Innenministeriums und steht als Ansprechpartner zur Verfügung. Dann bittet Kesting Dr. Grett, das Lagezentrum beim Kreis Nordfriesland anzurufen, Grund: „Die sollen morgens nicht aufstehen, sich die Augen reiben und das Schiff vor der Haustür sehen, dann hätten wir eine schlechte Presse gehabt“.</p> <p>Ein Vertreter der Amtsverwaltung Amrum ruft bei Dr. Grett an und fragt nach der Lage. Dr. Grett erläutert die Situation.</p> <p>Für Schleswig-Holstein ist jetzt die Ausrufung des ELG-Falles gegeben, für den folgende Maßstäbe gelten:</p> <p>Es gibt keine Dienstanweisung für den schleswig-Holsteinischen Vertreter in der ELG, nur haushaltsrechtliche Vorgaben.</p> <p>Es erfolgt ein ständiger Austausch zwischen MUNF und ELG, zeitnah und ständig.</p> <p>Die ELG-Beschlüsse fanden bis auf die wiederholte Weigerung der ELG, Ölsperren auszulegen, die Zustimmung Steenblocks.</p> <p>Es gibt keine direkten Kontakte zwischen Steenblock und Schell, da keine Notwendigkeit gegeben sei, an dem ELG-Arbeitsstrang etwas zu verändern.</p> <p>Alle Maßnahmen, die das MUNF vorgeschlagen hat, sind von der ELG umgesetzt worden; nur einmal, bei dem Auslegen der Ölschlenge, habe es Schwierigkeiten gegeben.</p> <p>Schleswig-Holstein könnte nach § 5 Abs. 7 ELG-Richtlinie als Land, „dessen Gebiet von Verschmutzung am meisten betroffen“, maßgebend tätig werden, wäre also „durchsetzungsfähig“.</p> <p>Für Teilaspekte gibt es im MUNF Expertenwissen, aber nicht für alle</p>	<p>Kesting</p> <p>Kesting</p> <p>Steenblock</p> <p>Steenblock</p>	<p>AProt. 24, S. 63.</p> <p>AProt. 18, S. 59.</p> <p>AProt. 6, S. 17.</p> <p>AProt. 6, S. 18, 43, 56-58, 60, 69.</p>

Datum	Zeit	Vorgang	Quelle	Fundstelle
		<p>Fragen. Die ELG hat das Büro Möller als Havarieexperten hinzugezogen. Das MUNF hat ab 07.11.98 Korvettenkapitän Körner von der TMS Neustadt als Experten zur Brandbekämpfung eingesetzt.</p> <p>Steenblock hat die Erkenntnis, dass die ELG über den Einsatz der Feuerwehr Cuxhaven und Hamburg diskutiert hat; anschließend fiel die Entscheidung für die holländische Firma Wijsmuller.</p> <p>Die ELG-Richtlinie ist dem MUNF sehr vertraut, weil sie 1990 unter Federführung des MUNF erarbeitet wurde.</p> <p>Vor dem Schadstoffaustritt habe es keinen Grund gegeben, die ELG anzurufen und zu informieren, da vorher die WSD zuständig sei.</p> <p>Vor Ölaustritt gab es nach Ansicht Wegeners keine Möglichkeit für Schleswig-Holstein zum Eingreifen.</p> <p>Nach Ausrufen des ELG-Falles wurde im MUNF ein Arbeitsstab unter Leitung Kestings gebildet, welcher ab dem 05.11.98 auch täglich tagte.</p>	<p>Kesting</p> <p>Simonis</p> <p>Wegener</p> <p>Berg</p>	<p>AProt. 24, S. 63.</p> <p>AProt. 28, S. 25.</p> <p>AProt. 26, S. 12.</p> <p>AProt. 26, S. 26.</p>
28.10.98	Nach dem Ausrufen des passiven ELG-Falles	<p>Die Landesregierung habe schon beim so genannten passiven ELG-Fall eingegriffen.</p> <p>Die Landesregierung sei über die Alarmierung an der ELG beteiligt.</p> <p>Auf die Ölbekämpfung sei man vorbereitet gewesen.</p> <p>Folgende persönliche Aktivitäten Steenblocks habe es bis zum 30.10.98 gegeben:</p> <p>Er wurde über Anordnungen der zuständigen Beamten bezüglich der Ölbekämpfung informiert, diese seien in Ordnung gewesen.</p> <p>Eine Brandbekämpfung sei zu dieser Zeit nicht möglich gewesen, die Beurteilung durch die ELG wird akzeptiert. Es gab keine eigenen Vorschläge Steenblocks zur Brandbekämpfung, hierzu sah er keine Notwendigkeit, da das Konzept der ELG schlüssig gewesen sei.</p> <p>Steenblock hatte Kontakte zur Wasserschutzpolizei, zum Innenmini-</p>	<p>Steenblock</p> <p>Steenblock</p>	<p>Prot. 72. Landtags-sitzung, S. 5200.</p> <p>AProt. 6, S. 40-42.</p>

Datum	Zeit	Vorgang	Quelle	Fundstelle
		sterium und zu den Kreisen. Das Innenministerium sei im Wesentlichen informiert worden.		
28.10.98	Vermutlich um 22.35 Uhr	Das ZMK warnt die ELG: Die Ausrufung des ELG-Falles sei nicht mehr auszuschließen.	Zacher	AProt. 10, S. 44.
28.10.98	Nach 22.45 Uhr	Der zuständige Abteilungsleiter des MUNF informiert das StUA.	Steenblock	AProt. 3, S. 8.
28.10.98	22.50 Uhr	Die Wasser- und Schifffahrtspolizei Husum wird informiert.	Steenblock	AProt. 3, S. 8.
28.10.98	23.00 Uhr	Information an das Lagezentrum des Kreises Nordfriesland.	Steenblock	AProt. 3, S. 8.
28.10.98	23.30 Uhr	Telefonischer Kontakt mit einem Mitarbeiter der Amtsverwaltung Amrum. Der Lagebericht wird durchgegeben.	Steenblock	AProt. 3, S. 8.
Donnerstag, 29.10.98	01.45 Uhr	Die „Alex Gordon“ meldet, dass die „Pallas“ auf Grund sitze.		Chronik Nautischer Verein vom 09.11.98.
29.10.98	05.15 Uhr	Die „Pallas“ treibt mit ca. 0,5 Knoten.	Chronologie GAUSS	Umdruck 14/3035.
29.10.98	07.30 Uhr	Meldung SBM: <ul style="list-style-type: none"> • „Pallas“ liegt etwa auf 6 Meter Wassertiefe vor Anker. • Eventuell Grundberührung, da die „Pallas“ sieben Meter Tiefgang hat. • Position zurzeit vorspringende Wattspitze zwischen Vortrapptief und Rütergatt circa sechs Seemeilen südwestlich Amrum (54 Grad 32,5'Nord 0,8 Grad 17,24'Ost). • Sturm weiter aus West bis Nordwest, im Mittel neun Windstärken. • Maßnahmen werden bei Tagesanbruch eingeleitet. 	Tischvorlage Umweltausschuss Steenblock	Umdruck 14/2740. AProt. 3, S. 8.

Datum	Zeit	Vorgang	Quelle	Fundstelle
		<ul style="list-style-type: none"> • Weiterhin Versuch, die „Pallas“ freizuschleppen. • Zusätzliche Probleme durch geringe Wassertiefen. 		
29.10.98	07.45 Uhr	Vermutlich erste Grundberührung.	Zacher	AProt. 10, S. 43.
29.10.98	07.47 Uhr	Die „Meerkatze“ meldet, die „Pallas“ liege quer zur See und habe vermutlich Grundberührung.	Tischvorlage Umweltaus- schuss	Umdruck 14/2740.
29.10.98		Es finden mehrere erfolglose Abschleppversuche durch die „Alex Gordon“ statt. Die „Pallas“ liegt sicher vor Anker und hebt sich mit dem auflaufendem Wasser.	Steenblock	AProt. 3, S. 8.
29.10.98	08.50 Uhr	Lagebericht der „Oceanic“ an den ZMK: Die „Pallas“ befindet sich hinter der 5-Meter-Tiefenlinie. Für die „Oceanic“ besteht keine ausreichende Wassertiefe mehr, sie läuft nach Helgoland, um den Ersten Offizier zu übernehmen.	Chronologie GAUSS	Umdruck 14/3035.
29.10.98	Morgens	Steenblock wird über die Meldung der SBM informiert (Ausrufung ELG-Fall). Von nun an sieht Steenblock ein Gefährdungspotential, das in den Tagen zuvor nicht bestand.	Steenblock	AProt. 6, S. 37-39.
29.10.98	09.00 Uhr	Das MUNF informiert den Amtsvorsteher Jungclaus auf Amrum und gibt die Information weiter, dass Vorbereitungen für Schutzmaßnahmen der Inseln vom StUA getroffen werden. Jungclaus wird mitgeteilt, dass der Seenotrettungskreuzer „Eiswette“ und ein Tonnenleger angefordert worden und auf Weg zur „Pallas“ seien.	Steenblock	AProt. 3, S. 8.
29.10.98	09.11 Uhr	Die „Eiswette“ meldet, dass die Pallas vermutlich Grundberührung habe.	Zacher	AProt. 10, S. 43.
29.10.98		Das MUNF wird weiterhin von Cuxhaven unterrichtet. Die zuständigen Mitarbeiter der Abteilung und des Ministerbüros werden bei der Beantwortung von Presseanfragen und zur Unterrichtung der Hausleitung informiert. Steenblock wird informiert.	Steenblock	AProt. 3, S. 8

Datum	Zeit	Vorgang	Quelle	Fundstelle
		Kesting kann sich nicht daran erinnern, ob er Steenblock auf die am gleichen Tage stattfindende Kabinettsitzung vorbereitet hatte.	Kesting	AProt. 24, S. 67.
29.10.98	Morgens	Kesting erörtert mit MUNF-Mitarbeitern, was zu tun sei. In Kontakten mit Cuxhaven wurde festgestellt, dass das Sinnvollste der Versuch des Freischleppens sei. Es besteht Hoffnung, das Schiff bei Hochwasser freizubekommen.	Kesting	AProt. 18, S. 59.
29.10.98		Informationen des StUA werden weitergegeben. Die Wetterlage wird durch Rückfragen beim Wetterdienst erkundet, wobei auch das ALR Husum und das WSA Cuxhaven einbezogen werden.	Steenblock	AProt. 3, S. 8.
29.10.98	10.36 Uhr	Der Erste Offizier der „Oceanic“ wird durch die „Hermann Helms“ an Bord gebracht, die „Oceanic“ bleibt auf der Position Helgoland.	Chronologie GAUSS	Umdruck 14/3035.
29.10.98	11.25 Uhr	Speth, Mitarbeiter im AfK, ruft bei Preugschat im KKW Krümmel an und teilt mit, dass der Havarist aufliege. Preugschat ruft Wegener an, beide gehen davon aus, dass es noch eine Sache des Bundes sei. Eine Kontaktaufnahme zwischen MUNF und ELG sei bereits erfolgt. Anschließend bittet Preugschat seinen Vertreter Brüggemann, Kontakt mit dem MUNF aufzunehmen. Das MUNF teilt Brüggemann dann mit, dass die Gefahrenbeseitigung Bundesangelegenheit sei, im Übrigen bestehe keine Gefahr, da das Öl schnittfähig sei. Wegener veranlasst eine Information des AfK, des Kreises Nordfriesland sowie von Innenminister Dr. Wienholtz. Es herrscht Übereinstimmung, dass eine sofortige Information des Kabinetts erforderlich sei.	Preugschat Wegener Wegener	AProt. 22, S. 55. AProt. 26, S. 5. AProt. 26, S. 6.
29.10.98	14.20 Uhr	Der ZMK informiert das MUNF, dass die „Pallas“ Grundberührung im weichen Untergrund habe, weiter sicher vor Anker liege und sich mit auflaufendem Wasser hebe. Der Versuch, die „Pallas“ mit mehreren kleinen Schlepper auf den Haken zu bekommen, sei für die nächsten Stunden geplant. Der Brand im Ladebereich sei gelöscht.	Steenblock	AProt. 3, S. 8, 9.

Datum	Zeit	Vorgang	Quelle	Fundstelle
29.10.98	Nach 14.20 Uhr	Steenblock wird zeitnah von der Meldung des ZMK informiert.	Steenblock	AProt. 3, S. 9.
29.10.98	15.49 Uhr	Die WSD fordert den Reeder der „Pallas“ auf, für mehr Schlepperkapazität zu sorgen und ein vernünftiges Bergungskonzept bis 18.00 Uhr vorzulegen.	Wempe	AProt. 3, S. 63.
29.10.98	Bis 18.00 Uhr	Der Reeder erfüllt die Frist der WSD von 15.49 Uhr, indem er weitere Schleppfahrzeuge und einen Bergungsvertrag mit der Firma Wijismuller ankündigt.	Wempe	AProt. 3, S. 63.
29.10.98	21.11 Uhr	Das StUA warnt in einem FAX das MUNF, dass an der Westküste der Eindruck entstanden sei, die Pallas sei aufgegeben worden. Das MUNF wird gebeten, seinen ganzen Einfluss für die Bergung geltend zu machen.	Perlick	Akten StUA, 29.10. bis 08.11, S. 153.
29.10.98		Das Kabinett beschäftigt sich das erste Mal mit dem Fall „Pallas“.	Steenblock	AProt. 6, S. 21.
29.10.98	Gegen Mitternacht	Simonis bekommt gegen Ende der außerordentlichen Kabinettsitzung von Innenstaatssekretär Wegener den Bericht, dass die „Pallas“ auf die Küste zutriebe. Wegener stellt die abstrakte Gefahrenlage dar, die in eine konkrete Gefahr umschlagen könnte, falls das Schiff auseinander bricht. Veranlasst werden konnte nichts, keiner war mehr zu erreichen. Das Kabinett habe zu diesem Zeitpunkt keine Entscheidung herbeiführen müssen, vielmehr sei eine bessere Koordinierung mit nachfolgenden Behörden erforderlich.	Simonis Wegener	AProt. 28, S. 6, 11. AProt. 26, S. 6, 13.
	Von Mitternacht bis 10.11.98	Zu diesem Zeitpunkt bestehe nur eine abstrakte Gefahrenlage. Es gab keine Kontakte von Wegener zu Simonis. Simonis hat Wegener nicht gebeten, aktiv zu werden. Wegener sind entsprechende Bitten der Ministerpräsidentin an andere Regierungsvertreter nicht bekannt.	Simonis Wegener	AProt. 28, S. 6, 11. AProt. 28, S.14, 15, 20. AProt. 26, S. 22.
Freitag,	Morgens	Simonis bittet den Leiter des Ministerpräsidentinbüros, beim Umwelt-	Simonis	AProt. 28, S. 6.

Datum	Zeit	Vorgang	Quelle	Fundstelle
30.10.98		<p>und beim Innenminister anrufen, um ständig informiert zu werden. Simonis ist unterwegs.</p> <p>Der Büroleiter der Ministerpräsidentin, Büchmann, informiert Simonis nach Gesprächen über die fehlende Kompetenz des Innenministers, da das MUNF zuständig sei. Auch sei klar geworden, dass die Kompetenz bei der ELG liege.</p> <p>Von heute bis zum 10.11.98 gibt es nur Informationen an die Ministerpräsidentin über die Lage vor Ort, nicht über eine eventuelle „besondere Lage“ im rechtlichen Sinne.</p> <p>Simonis hatte jedoch Informationen über den Versuch des Innenministers, Hilfe anzubieten.</p>	Simonis	AProt. 28, S. 32.
30.10.98	07.30 Uhr	Die SBM meldet, dass der Brand der Aufbauten seit 00.45 Uhr erloschen sei. Die Position der „Pallas“ sei konstant, die Wassertiefe teilweise 10 Meter. Zwei in der Nähe auf einer Seekarte vermerkte Wrackstellen seien ein Problem für große Schlepper. Hilfskräfte der Firma Wijsmuller würden auf dem Schiff abgesetzt. Weitere Versuche zum Freischleppen würden unternommen.	Steenblock	AProt. 3, S. 9.
30.10.98	Vormittags	Die „Pallas“ brennt immer noch. Aus dem Deckskran läuft Hydrauliköl aus (ca. 500 Liter).		Zwischenbericht BMVBW, S. 4.
30.10.98	09.05 Uhr	Die SBM meldet, dass eine Ölbekämpfung aufgrund des hohen Wellengangs nicht möglich sei. Am Vormittag seien etwa 500 Liter Hydrauliköl ausgeflossen.	Steenblock	AProt. 3, S. 9.
30.10.98	09.15 Uhr	Die „Pallas“ sitzt eindeutig fest. Erste Ölsuren werden sichtbar, offensichtlich Hydrauliköl aus dem abgebrochenen Kran. Erstmals wird die ELG einberufen.	Zacher	AProt. 10, S. 44.
30.10.98	09.25 Uhr	<p>Personalversammlung im MUNF. Steenblock wird der Ölaustritt sowie der Zusammentritt der ELG mitgeteilt.</p> <p>Das Gespräch zwischen Kesting und Steenblock ist das „erste mit Sicherheit geführte Gespräch“, hier ist Steenblock „umfassend“ in-</p>	<p>Steenblock</p> <p>Kesting</p>	<p>AProt. 3, S. 9.</p> <p>AProt. 24, S. 66.</p>

Datum	Zeit	Vorgang	Quelle	Fundstelle
		<p>formiert worden. Im Übrigen ist Steenblock entweder direkt oder über das Ministerbüro, gegebenenfalls auch über die Staatssekretärin informiert worden.</p> <p>Kesting nimmt noch eine Zeit lang an Personalversammlung teil, geht dann nach nochmaligem Kontakt mit seinem Vertreter ins Ministerium zurück, unterrichtet kurz den Minister und bittet Steenblock, zum Lagebriefing zur Verfügung zu stehen.</p>	Kesting	AProt. 18, S. 59.
30.10.98		Mit Ausrufung des ELG-Falles geht die Fachaufsicht von der WSD auf das BMV über. Am 04.11. 98 wird die Fachaufsicht jedoch wieder an die WSD zurückgegeben.	Wempe	AProt. 3, S. 60, 66.
30.10.98	11.00 Uhr	Bei einer Lagebesprechung im AfK wird erhöhte Ansprechbarkeit am Wochenende vereinbart.	Preugschat	AProt. 22, S. 55.
30.10.98	12.00 Uhr	Der AfK-Leiter informiert Wegener, was am Wochenende zu tun sei. Bei einer Autofahrt hatte dieser von dem auslaufenden Öl gehört. Er veranlasst eine Kontaktaufnahme zu ELG, THW, Kreis und StUA.	Wegener	AProt. 26, S. 6, 7.
30.10.98	Circa 12.45 Uhr	Nach Ende der Personalversammlung im MUNF werden Steenblock, die Staatssekretärin sowie die Mitarbeiterinnen des Ministerbüros erneut ausführlich über die Entwicklung der Lage und die Mitteilung der Abteilung, dass eine dauerhafte Anwesenheit des Ministers bzw. der Staatssekretärin aufgrund dieser Lage nicht erforderlich sei, informiert. Nach Einschätzung der Fachleute sei keine dramatische Entwicklung zu erwarten. Minister und Staatssekretärin seien jederzeit erreichbar. Aufgrund der Lageentwicklung gebe es ständigen Kontakt zum Ministerbüro. Die Erreichbarkeit der Abteilungsleiter und Stellvertreter sei die ganze Zeit über gewährleistet.	Steenblock Steenblock	AProt. 3, S. 9. AProt. 6, S. 27, 39.
30.10.98	Nach Ende der Personalversammlung	Im Ministerium wird angefangen und versucht, die Lage zu klären und Konsequenzen zu überlegen. Dies sei nicht einfach gewesen und endete mit der Feststellung, dass versucht werden müsse, das Schiff wegzuschleppen.	Kesting	AProt. 18, S. 59.
30.10.98		Der Leiter des Ministerpräsidentin-Büros, Büchmann, ruft Wegener	Wegener	AProt. 26, S. 7, 15.

Datum	Zeit	Vorgang	Quelle	Fundstelle
		an und fragt, ob der Innenminister oder er eine Reise nach Amrum beabsichtigen. Wegener antwortet, das MUNF sei zuständig.		
30.10.98		Nach Ausrufung des ELG-Falles findet eine erste ausführliche Sitzung im MUNF statt. Vorher habe es immer Kontakt zu Stellen vor Ort gegeben, danach tägliche Informationen und Gespräche.	Steenblock	Prot. Umweltausschuss vom 18.11.98, S. 6.
30.10.98	Etwa gegen 12.00 Uhr	Kesting und andere sprechen mit Steenblock. Steenblock wird in die Lage eingewiesen, ein mögliches Szenario wird dargestellt. Es herrscht Zuversicht, dass die „Pallas“ die nächste Woche überstehen würde, da sie ein stabiles Schiff sei. Steenblock fragt, ob er in Urlaub gehen könne. Antwort: „Wir sehen überhaupt keine Veranlassung, dass er nicht in Urlaub geht“, verbunden jedoch mit der Bitte, dass er und seine Staatssekretärin erreichbar sein sollen.	Kesting	AProt. 18, S. 60.
30.10.98	Vormittags	Herr Dr. Grett geht als Vertreter des Landes Schleswig-Holstein zur ELG. Die Entscheidung darüber traf der Abteilungsleiter, der Steenblock in einer Dienstbesprechung informiert.	Steenblock	AProt. 6, S. 6.
30.10.98		Neben Dr. Grett ist die Vertretung bei der ELG über Schell gelaufen. Schell traf drei Tage nach Dr. Grett in Cuxhaven ein.	Steenblock	AProt. 6, S. 16.
30.10.98		Vorbereitungen für die Bildung eines Leitungsstabes durch die fachlich zuständige Abteilung 4 des MUNF durch Benennung von Mitarbeitern werden veranlasst. Diese müssen auch außerhalb der Dienstzeit ihre Erreichbarkeit sicherstellen.	Steenblock Steenblock	AProt. 3, S. 9. AProt. 6, S. 6.
30.10.98		Als klar war, dass die Schleppverbindung nicht dauerhaft ist, ist das MUNF sofort damit befasst, die notwendigen Stellen zu informieren, um die Ölbekämpfung durch Bereitstellung von Schiffen, Gerät und Personal zu realisieren. Dieses wird als die zentrale Aufgabe vom	Steenblock	AProt. 6, S. 26, 27.

Datum	Zeit	Vorgang	Quelle	Fundstelle
		MUNF angesehen.		
30.10.98		Der Ölabschöpfkatamaran „Westensee“ bekommt einen Einsatzorder durch die ELG.		Zwischenbericht BMVBW, S. 5.
30.10.98		Die ELG akzeptiert die Abschleppversuche als geeignete Bergungsmaßnahmen des Reeders.		Zwischenbericht BMVBW, S. 5.
30.10.98	13.00 Uhr	Die ELG - Vertreter von Bund und Ländern treten im Lagezentrum Cuxhaven zusammen. Es erfolgt eine eingehende Analyse der Situation. Auch die Arbeitsplanung wird besprochen.	Steenblock Schell	AProt. 3, S. 9, 10. AProt. 20, S. 33.
30.10.98		Maßnahmen für eine landseitige Ölverunreinigungsbekämpfung werden durch das StUA und das ALR in diesen Bereichen vorbereitet. Eine seeseitige Bekämpfung wird bei den herrschenden Wetter- und Seegangsverhältnissen ausgeschlossen.	Tischvorlage Umweltausschuss Steenblock	Umdruck 14/2740. AProt. 3, S. 10.
30.10.98	Vormittags 15.00 Uhr	Das Ölüberwachungsflugzeug bestätigt den berechneten Öldrift in Richtung Süden. Bei einem zweiten Überflug wird kein weiterer Austritt mehr festgestellt, die bisherigen Ölfahnen sind nicht mehr wahrzunehmen.	MUNF	Chronologie 25.10. bis 05.11.98.
30.10.98	14.00 Uhr	Preugschat verlässt das AfK, hört im Radio die Falschmeldung über auslaufendes Öl und informiert den Bereitschaftsdienst. Auch Wegener erreicht die Falschmeldung, er weist den Bereitschaftsdienst an, Kontakt mit der ELG und dem StUA aufzunehmen. Beim StUA läuft jedoch nur ein Anrufbeantworter. Bei einem Telefonat zwischen Preugschat und Gudat wird vereinbart, die Krisenzentrale, also das Lagezentrum, „scharf zu machen“. Preugschat fährt zurück nach Kiel.	Preugschat	AProt. 22, S. 55, 56.
30.10.98		Die Schlepper „Alex Gordon“ und „Julius“ sind zur Ausrüstung für die Bergungsmaßnahme in Cuxhaven. Der Ölabschöpfkatamaran „Westensee“ ist in Bremerhaven. Die Vorbereitungen an Bord der „Pallas“	Tischvorlage Umweltausschuss	Umdruck 14/2740.

Datum	Zeit	Vorgang	Quelle	Fundstelle
		und die Herstellung der Schleppverbindung sollen über den Tag des 31.10.98 vorgenommen werden. Der Freischleppvorgang ist eingeplant für Zeit des Abendhochwassers am 31.10.98.	schuss Steenblock	AProt. 3, S. 10.
30.10.98	Nachmittags	Kesting spricht „vorsorglich“ mit Lorenz aus dem MLR, um eine Kooperationsvereinbarung über gegenseitigen Einsatz von Personal zu erreichen. Kurz und bündig wird vereinbart, dass das AIR mit Fachpersonal dem StUA, also dem MUNF, in vollem Umfang zur Verfügung steht. Es wird eine Vereinbarung geschlossen, „auf den Dienstweg zu pfeifen“, die Ämter sollen sich auf der Lokalinstanz kurzschließen, also gemeinsam den Einsatz fahren.	Kesting	AProt. 18, S. 60.
30.10.98	Vor Aufbruch in das Wochenende	Preugschat informiert die Hausspitze über den Stand der Dinge.	Preugschat	AProt. 22, S. 55.
30.10.98	Kurz nach 16.00 Uhr	<p>Gudat ruft bei Kesting an und teilt mit, dass er mit Mitarbeitern aus dem AfK im Innenministerium zur Lageerörterung zusammensitze. Gudat bittet um Lagebeurteilung durch Kesting, außerdem müsse man auch überlegen, ob man nicht den Landrat oder gegebenenfalls die Feuerwehren oder den THW alarmieren solle.</p> <p>Kesting vertritt die Auffassung, das Schiff sei in Ordnung, da passiere im Augenblick nichts. Es sei Aufgabe des Bundes nach dem Seeaufgabengesetz, das Schiff wegzubekommen. Die Bundesbehörden seien „voll dran“. Ein Tätigwerden des Landrats oder eine Alarmierung der Feuerwehr bzw. des THW sei nicht erforderlich. Kesting sagt zu Gudat: „Wenn Ihr Rat braucht, wenn Ihr Lagebeurteilungen braucht: Ich gebe Euch meine Handynummer“.</p> <p>Im Übrigen sind aus der Abteilung von Kesting sechs bis acht Mitarbeiter gebeten worden, am Wochenende nicht weit wegzufahren, falls irgendetwas sein sollte: „Die haben das freiwillig gemacht, ohne dass es dafür Geld gab“. Man hätte schnell einen fertigen Mitarbeiterstab gehabt.</p> <p>Nach Auffassung von Kesting hat man sich darauf geeinigt, dass ein</p>	Kesting	AProt. 18, S. 60, 61.

Datum	Zeit	Vorgang	Quelle	Fundstelle
		interministerieller Leitungsstab nicht einberufen wird. In der Abteilung wird jedoch ein kleiner Arbeitsstab unter Leitung von Kesting gebildet.		
30.10.98	16.15 Uhr	Lagebeurteilung im AfK mit Preugschat. Die Lagebeurteilung ergibt Folgendes: <ul style="list-style-type: none"> • Eventuell tritt bei Ölaustritt eine Verölung von Seehunden ein. Dann ist Öffentlichkeitsarbeit erforderlich. • Es wird eine Verstärkung emotionaler Reaktionen an der Westküste befürchtet. • Es besteht erhöhter Koordinierungsaufwand bei den Strandreinigungsarbeiten aufgrund des Westwindes. • Es werden Abstimmungsprobleme zwischen einzelnen Behörden erwartet. • Es wird eine kritische Beobachtung behördlicher Maßnahmen durch die Öffentlichkeit befürchtet, da die „Pallas“ nur ein kleines Schiff ist (Tankerproblematik). Diese Lagebeurteilung entspricht weitgehend der von Wegener am 29.10.98 um Mitternacht in der Kabinettsitzung. Trotz korrigierter Radiomeldung erfolgt eine Kontaktaufnahme mit Kesting.	Preugschat Wegener Preugschat	AProt. 22, S. 56. AProt. 26, S. 14. AProt. 22, S. 56.
30.10.98	Nach der Lagebeurteilung	Gudat telefoniert mit Kesting. Kesting teilt mit, das MUNF habe keine durchgehende Bereitschaft angeordnet, sondern nur eine kleine Arbeitsgruppe. Die ELG habe die Maßnahmen zu treffen. Gudat schlägt vor, den Landrat einzuschalten, Kesting lehnt dies wegen der ELG-Kompetenz ab, fragt nach der Erreichbarkeit des AfK und teilt seine Handynummer mit. Das AfK folgt den Entscheidungen Kestings nur „schweren Herzens“ und fährt die Krisenzentrale herunter.	Preugschat	AProt. 22, S. 57.
30.10.98	17.00 Uhr	Gudat erkundigt sich telefonisch nach der Lagebeurteilung durch die	Steenblock	AProt. 3, S. 10.

Datum	Zeit	Vorgang	Quelle	Fundstelle
		<p>Fachabteilung. Sein Vorschlag, die Feuerwehren des Landes und die Hilfsorganisationen des Bundes zu alarmieren und gegebenenfalls eine besondere Lage mit den daraus folgenden Konsequenzen festzustellen, wird vom zuständigen Abteilungsleiter Kesting abgelehnt. Seine Begründung: Nach Beurteilung der Lage seien lediglich 500 l Öl ausgetreten, die Bekämpfung auf See sei nicht möglich, die Anlandungen geringer Mengen seien durch die örtlichen Feuerwehren und gegebenenfalls Mitarbeiter des AIR ohne Probleme zu beseitigen. Die getroffenen vorbereiteten Maßnahmen werden mitgeteilt. Das Innenministerium zieht daraufhin seinen Vorschlag wieder zurück. Es wird eine Vereinbarung gegenseitiger Erreichbarkeit über das Lagezentrum des Innenministeriums getroffen.</p> <p>Weiterer Grund für Ablehnung der besonderen Lage: Es bestehe keine Notwendigkeit, Maßnahmen zwischen verschiedenen Ministerien abzustimmen. Steenblock wird über das Gespräch nicht informiert. Steenblock hält es für richtig, erst im Nachhinein unterrichtet zu werden.</p>	<p>Steenblock</p> <p>Steenblock</p>	<p>AProt. 6, S. 27, 28.</p> <p>AProt. 6, S. 43, 44.</p>
30.10.98		Kesting und Dr. Bastian vereinbaren folgenden Informationsfluss: Der Kreis soll Berichte des MUNF über das Lagezentrum weiterverteilen. Diese Initiative ging von Kesting aus.	<p>Steenblock</p> <p>Steenblock</p>	<p>AProt. 3, S. 11.</p> <p>AProt. 6, S. 7.</p>
30.10.98	Nachts	Die Überfahrten von „Julius“ und „Westensee“ zur „Pallas“ werden wegen Sturmes und hohem Wellengang abgebrochen. Beide Schiffe kehren an ihre Liegeplätze zurück.	Tischvorlage Umweltausschuss	Umdruck 14/2740.
Samstag, 31.10.98	10.00 Uhr	Der Tonnenleger des WSA Tönning stellt erneut einen leichten Ölaustritt (ca. 50 Liter) an der „Pallas“ fest. Die genommene Ölprobe kann wegen zu geringer Ölmenge nicht im Labor analysiert werden, daher ist keine Bestimmung der Ölzusammensetzung möglich.	<p>Tischvorlage</p> <p>Umweltausschuss</p> <p>Steenblock</p>	<p>Umdruck 14/2740.</p> <p>AProt. 3, S. 10.</p>
31.10.98		<p>Die „Pallas“ liegt weiterhin an nahezu unveränderter Position vor Anker.</p> <p>Grundberührung findet bei Niedrigwasser statt, bei Hochwasser</p>	Tischvorlage Umweltausschuss	Umdruck 14/2740.

Datum	Zeit	Vorgang	Quelle	Fundstelle
		schwimmt der Havarist teilweise auf.	Steenblock	AProt. 3, S. 10.
31.10.98	11.27 Uhr	Zwei Inspektoren der niederländischen Bergungsfirma Wijsmuller werden im Auftrag des Reeders auf der „Pallas“ abgesetzt. Sie sollen ein Brandbekämpfungs- und Entsorgungskonzept entwickeln.		Zwischenbericht BMVBW, S. 4.
31.10.98		Der Reeder plant weitere Bergungsversuche. Die Vorbereitungen laufen.		Zwischenbericht BMVBW, S. 4.
31.10.98	12.55 Uhr	Die ELG meldet an das MUNF, dass eine Leichterung der „Pallas“ aufgrund der Situation vor Ort nicht möglich sei. Ein weiterer Freischleppversuch durch mehrere kleinere Schlepper ist für 18.00 Uhr vorgesehen. Die „Neuwerk“ ist „stand-by“, die „Mellum“ in Bereitschaft. Wenn die Versuche erfolgreich verlaufen, dann ist die Begleitung durch die „Westensee“ vorgesehen.	Steenblock Steenblock	AProt. 3, S. 11. AProt. 6, S. 28.
31.10.98		Eine Brandbekämpfung ist wegen schwerer See nicht möglich. Die ELG fordert den Reeder zur Vorbereitung aktiver Brandbekämpfungsmaßnahmen auf.	Steenblock	AProt. 3, S. 11.
31.10.98	Tagsüber	Preugschat ist mit Speth in Lübeck und wird laufend über die Lage informiert. Die Bereitschaft des Kreises Nordfriesland ist ungehalten. Der Landrat hat ihr alle Vollmachten erteilt, man stehe Gewehr bei Fuß.	Preugschat	AProt. 22, S. 57.
31.10.98		Ein Mitarbeiter des Kreises Nordfriesland verwahrt sich gegen wiederholte Rückfragen durch das AfK. Dr. Bastian wird ständig über die Lage informiert. Dr. Bastian hat den Eindruck, dass die „Mitarbeiter-schaft ran wollte“. Der Name Preugschat fällt.	Dr. Bastian	AProt. 16, S. 8, 15, 17, 18, 21.
Sonntag, 01.11.98		Es herrscht starker Nebel. Der Hubschrauber mit Mitarbeitern der Bergungsfirma kann erst verspätet abfliegen.	Steenblock	AProt. 3, S. 11.
01.11.98	In den Morgen-	Der Versuch des Schleppers „Julius“, zur „Pallas“ zu gelangen,	Tischvorlage	Umdruck 14/2740.

Datum	Zeit	Vorgang	Quelle	Fundstelle
	stunden	scheitert an den Wind- und Seegangsverhältnissen. Danach fällt die Entscheidung, dass seine Aufgaben von dem Tonnenleger des WSA Tönning übernommen werden sollen.	Umweltausschuss Steenblock	AProt. 3, S. 11.
01.11.98	11.27 Uhr	Zwei Bergungsinspektoren der Firma Wijsmuller gehen an Bord der „Pallas“.	Chronologie GAUSS	Umdruck 14/3035.
01.11.98	Gegen 12.00 Uhr	Die Bereitschaft der Mitarbeiter im MUNF wird aufgehoben, da keine besondere Entwicklung der Lage vorliegt. Laufend werden weiter Informationen zwischen dem Abteilungsleiter 4 und seinem Stellvertreter ausgetauscht, insbesondere über die Wettersituation; dieses ist zwischen Kesting und Wienholdt so besprochen.	Steenblock Steenblock	AProt. 3, S. 11. AProt. 6, S. 7.
01.11.98		Die „Pallas“ liegt bei Niedrigwasser wieder auf Grund. Ein Freischleppen ist jedoch nur bei Hochwasserstand möglich.	Steenblock	AProt. 3, S. 11.
01.11.98	Im Laufe des Tages	Eine Schlepptrossenverbindung wird zwischen „Alex Gordon“ und „Pallas“ hergestellt. Diese bleibt bis zum Freischleppversuch beim Abendhochwasser um 22.00 Uhr bestehen.	Steenblock	AProt. 3, S. 11.
01.11.98	18.18 Uhr	Der Ölabschöpfkatamaran „Westensee“ trifft bei der „Pallas“ ein, kann aber wegen hohem Seegang nicht eingesetzt werden		Zwischenbericht BMVBW, S. 5.
01.11.98	22.00 Uhr	Der Freischleppversuch der „Alex Gordon“ ist erfolglos. Ein weiterer Ölverlust der „Pallas“ wird nicht festgestellt.	Steenblock	AProt. 3, S. 11.
01.11.98		Eine Brandbekämpfung war aufgrund schwerer See nicht möglich.	Steenblock	AProt. 3, S. 11.
Montag, 02.11.98	Beim Morgenhochwasser	Der Versuch von „Mellum“ und „Alex Gordon“, die „Pallas“ bei ruhigem Wetter gemeinsam freizuschleppen, bleibt erfolglos, die Schleppleine zur „Mellum“ zerreißt.	Tischvorlage Umweltausschuss Steenblock	Umdruck 14/2740. AProt. 3, S. 11.
02.11.98		Der stellvertretende Abteilungsleiter 4 und Dr. Bastian vereinbaren, dass zur besseren Information von Ämtern und Gemeinden schriftliche Lageberichte im MUNF erstellt und über das Lagezentrum Nord-	Steenblock Steenblock	AProt. 3, S. 11. AProt. 6, S. 25.

Datum	Zeit	Vorgang	Quelle	Fundstelle
		friesland verteilt werden. Das MUNF selbst übernimmt die Information der Landesbehörden und der Verbände. In der Folge, vom 03.11.98 bis zum 05.11.98, kommen jedoch nur Sachstandsberichte, keine Lageberichte.	Dr. Bastian	AProt. 16, S. 6, 12.
02.11.98	Gegen 19.00 Uhr	Das Ölüberwachungsflugzeug DO-228 sichtet Öl.	Tischvorlage Umweltausschuss	Umdruck 14/2740.
02.11.98		Steenblock schreibt an Müntefering und fordert eine Verlängerung der Charter der „Oceanic“, bis ein überzeugendes Sicherheitskonzept existiert. Hintergrund ist die Havarie der „Pallas“ und die Notschleppübung mit „Mellum“ und „Neuwerk“ im Oktober 1998 mit technischen Problemen.	Steenblock	AProt. 3, S. 11. AProt. 6, S. 28, 29.
02. bis Diens- tag 03.11.98		Die gemeinsamen Bergungsversuche der „Alex Gordon“ und der „Mellum“ scheitern. Es lodern weiter Brandnester auf der „Pallas“ und Öl tritt aus (vermutlich Bilgenöl, 500 Liter).		Zwischenbericht BMVBW, S. 5.
03.11.98		Die „Oceanic“ kommt zu spät, obwohl sie per Funk Hilfe angeboten hatte. Vorwurf des Amtsvorstehers von Amrum an das WSA Cuxhaven: Es sollte dadurch bewiesen werden, dass es „Neuwerk“ und „Mellum“ alleine schaffen.	Jungclaus	Schleswig-Holst. Landeszeitung vom 03.11.98.
03.11.98		Es wird keine Schleppverbindung zur „Pallas“ hergestellt, da die „Alex Gordon“ in den Hafen Wittdün zurückgelaufen ist, um eine Beschädigung am Rumpf untersuchen zu lassen.	Tischvorlage Umweltausschuss Steenblock	Umdruck 14/2740. AProt. 3, S. 12.
03.11.98	12.15 Uhr	Es wird ein leichter Ölaustritt aus der „Pallas“ festgestellt (ca. 8,3 km lang, 200 m breit, Bedeckungsgrad 10%). Nach der Färbung zu ur-	Tischvorlage Umweltaus-	Umdruck 14/2740.

Datum	Zeit	Vorgang	Quelle	Fundstelle
		teilen handelt es sich wahrscheinlich um 220 Liter Bilgenöl. Der Ölaustritt erstreckt sich Richtung Südspitze Amrum. Nach einer Driftberechnung würde der Ölfilm aufgrund ablaufenden Tidewassers und aufgrund der Windverhältnisse seewärts ziehen. Dieser Ölfilm gilt als nicht bekämpfbar.	schuss	
03.11.98	Mittags	Die „Alex Gordon“ kehrt zur „Pallas“ zurück. Eine neue Schleppverbindung von der „Alex Gordon“ zur „Pallas“ soll unter Mithilfe eines weiteren kleineren Schleppers mit geringerem Tiefgang (2,3 m) hergestellt werden. Neue Schleppversuche sollen erst am 04.11.98 beim nächsten Hochwasser stattfinden. Dazu war aus Norwegen der Schlepper „Englishman“ mit einem Tiefgang von 5,6 m angefordert worden. Dieser soll am 03.11.98 gegen 22.00 Uhr auf Position sein.	Tischvorlage Umweltausschuss Steenblock	Umdruck 14/2740. AProt. 3, S. 12.
03.11.98	Im Laufe des Tages	Es ist keine Bergungsmannschaft auf der „Pallas“ vorhanden. Diese brauchte nach zwei Tagen Dauereinsatz eine Ruhepause. Sie wird für neue Schleppversuche erneut an Bord gebracht.	Steenblock	AProt. 3, S. 12.
03.11.98		Kesting schlägt Steenblock vor, wegen der Entwicklung der Pressearbeit nach Amrum zu fahren. Es ist eine Auftaktpressekonferenz geplant, um die Lage darzustellen.	Kesting	AProt. 24, S. 72.
03.11.98		Es findet eine Besprechung zwischen der ELG, dem WSA Cuxhaven, dem WSA Tönning, dem Reeder, dem Berger sowie dem Versicherer der Pallas statt. Wegen der zu erwartenden Springfluten in den nächsten drei Tagen wird dem vom Reeder beauftragten Berger eine Frist bis zum 08.11. gesetzt, die „Pallas“ durch die „Alex Gordon“ und die „Englishman“ freizuschleppen. Parallel dazu soll der Reeder ein Konzept mit alternativen Lösungen zur Leichterung der Schadstoffe vorlegen.	Steenblock	AProt. 3, S. 12.
03.11.98		Bei einer Besprechung der ELG mit Bergungsfachleuten wird die Option des Freischleppens als die sinnvollste angesehen. Die Brandbekämpfung wird danach vorgesehen und organisiert.	Schell	AProt. 20, S. 36, 37.
03.11.98		Sachstandsberichte werden durch das MUNF an Gemeinden, Ämter und Verbände weitergegeben, weil der Weg über den Kreis nicht so	Steenblock	AProt. 3, S. 12.

Datum	Zeit	Vorgang	Quelle	Fundstelle
		erfolgreich gewesen sei. Dies sei bis zum 06.11. realisiert worden.		
03.11.98		Mit Wienholdt war vereinbart, dass Sachstandsberichte über den Kreis Nordfriesland verteilt werden. Vom 02.11. bis zum 05.11.98 gingen seitens des Kreises Nordfriesland Informationen sofort per FAX an Gemeinden und Ämter weiter. Eine andere Aussage sei falsch. Ab 06.11.98 gab es dann keine Informationen mehr.	Dr. Bastian	AProt. 16, S. 17.
03.11.98		Ein Bergungskonzept vom heutigen Tage sieht vor, die Schleppversuche bis zum 08.11.98 fortsetzen, da sie erfolgreich erschienen. Die Brandbekämpfung ist nach Meinung aller Fachleute nur durch Fluten möglich, was aber Auswirkungen auf die Stabilität hätte. Ein Freischleppen wäre danach nicht mehr möglich.	Steenblock	AProt. 3, S. 12, 13.
Mittwoch, 04.11.98		Der Reeder zieht zur „Alex Gordon“ den Schlepper „Englishman“ hinzu.		Zwischenbericht BMVBW, S. 5.
04.11.98	03.00 Uhr	Die „Englishman“ trifft planmäßig am Einsatzort ein.	Tischvorlage Umweltausschuss	Umdruck 14/2740.
04.11.98	Morgens	Steenblock lässt sich über die aktuelle Lage informieren. Diese Informationen erfolgten über Mitarbeiter in dem Ministerbüro, mit diesen fand auch eine Beratung statt.	Steenblock Steenblock	AProt. 3, S. 13. AProt. 6, S. 7.
04.11.98		Aus Gründen der Praktikabilität geht die Fachaufsicht über die ELG wieder vom BMV auf die WSD über.	Wempe	AProt. 3, S. 60, 66.
04.11.98	Gegen 11.30 Uhr	Bei einem Überflug der DO-228 wird kein Öl festgestellt.	Tischvorlage Umweltausschuss	Umdruck 14/2740.
04.11.98	Mittags	Zurzeit des Mittagshochwassers wird eine Schleppverbindung zwischen „Englishman“ und „Pallas“ hergestellt. Folgender Plan soll verwirklicht werden: Beim nächsten Hochwasser am 05.11.98 um 00.40 Uhr soll der Versuch von „Alex Gordon“ und „Englishman“ unternommen werden, die „Pallas“ über den Bug freizuschleppen. Bis zum	Tischvorlage Umweltausschuss Steenblock	Umdruck 14/2740. AProt. 3, S. 13.

Datum	Zeit	Vorgang	Quelle	Fundstelle
		Wochenende des 07./08.11.98 sollen unter Ausnutzung erhöhter Wasserstände der Springtide über Hochwasser gegebenenfalls wiederholt Schleppversuche stattfinden.		
04.11.98		Die derzeitige Lage an Bord stellt sich nach heutigen Erkenntnissen wie folgt dar: <ul style="list-style-type: none"> • 600 Kubikmeter Schweröl an Bord. • 120 Kubikmeter Dieselöl an Bord. • Holzdecksladung praktisch vollständig verbrannt. • Holzladung in Laderäumen teilweise verbrannt beziehungsweise angebrannt. • Noch zwei Brandnester an Bord. 	Tischvorlage Umweltausschuss Steenblock	Umdruck 14/2740. AProt. 3, S. 13.
04.11.98	Mittags	Steenblock verreist privat bis zum 06.11.98. Die ständige Erreichbarkeit wird abgesprochen und sichergestellt. Ziel der Reise: Schaalsee/Müritz in Mecklenburg-Vorpommern.	Steenblock Steenblock	AProt. 3, S. 13. AProt. 6, S. 8.
04.11.98		Die „Pallas“ brennt weiter unter Deck. Öl tritt nicht aus.	Steenblock	AProt. 3, S. 13.
04.11.98		Die Polyprop-Verbindung zwischen „Mellum“ und „Pallas“ bricht. Eine Drahtverbindung zwischen „Alex Gordon“ und „Pallas“ soll hergestellt werden, dabei bekommt das Hilfsschiff „Westerharde“ die Leine in die Schraube, der Versuch muss abgebrochen werden.	Chronologie GAUSS	Umdruck 14/3035.
Donnerstag, 05.11.98		Die Feuerwehr Cuxhaven wird nicht mehr beteiligt.	Gillert	AProt. 10, S. 98.
05.11.98		Steenblock ist in Mecklenburg-Vorpommern.	Steenblock	AProt. 6, S. 8.
05.11.98		Ab heute tagt Arbeitsstab im MUNF auch täglich.	Berg	AProt. 26, S. 26.
05.11.98	Beim Nachhochwasser	Der „Alex Gordon“ und der „Englishman“ gelangen es, leichte Bewegung in die „Pallas“ zu bekommen.	Tischvorlage Umweltausschuss	Umdruck 14/2740.

Datum	Zeit	Vorgang	Quelle	Fundstelle
			Steenblock	AProt. 3, S. 13.
05.11.98	Im Laufe des Tages	Der Kapitän des Feuerlöschschiffes „Kiel“ bekommt von einem Beamten der Berufsfeuerwehr Kiel den Hinweis, dass er das Schiff zur Brandbekämpfung dem ZMK anbieten müsse. Daraufhin erreicht der Kapitän einen Mitarbeiter des ZMK, der diese Information weiter zu leiten verspricht.	Niklas	AProt. 8, S. 43.
05.11.98		Das vom Reeder geforderte Konzept vom 30.10.98 trifft fristgemäß ein und wird von der ELG geprüft und bewertet.		Zwischenbericht BMVBW, S. 5.
05.11.98	Über die Mittagszeit	Die „Alex Gordon“ und die „Englishman“ drehen die festsitzende „Pallas“ über den Bug um 70 Grad. Geplant ist ein neuer Schleppversuch mit dem Nachthochwasser am 06.11.98 gegen 01.30 Uhr. Nach einer Prognose wird das Nachthochwasser ein drei viertel Meter höher eintreten als das normale Hochwasser.	Tischvorlage Umweltausschuss Steenblock	Umdruck 14/2740. AProt. 3, S. 13.
05.11.98	13.55 Uhr	DO-228 stellt keine Ölaustritte fest.	Tischvorlage Umweltausschuss	Umdruck 14/2740
05.11.98	17.01 Uhr	Schell übernimmt den ELG-Vorsitz.	Schell	AProt. 20, S. 31.
05.11.98		Die Schleppversuche von „Alex Gordon“ und „Englishman“ bleiben erfolglos.		Zwischenbericht BMVBW, S. 5.
05.11.98	Gegen Mitternacht	Der geplante Schleppversuch wird wegen der Witterungsbedingungen aufgegeben.	Tischvorlage Umweltausschuss	Umdruck 14/2740.
Nacht v. 5. auf 6.11.98	Beim Nachthochwasser	Unter Ausnutzung höherer Wasserstände erfolgt ein weiterer Abschleppversuch durch „Alex Gordon“ und „Englishman“. Aufgrund des Einsetzens heftiger westlicher Winde mit hohem Seegang und Grundseen hat die „Englishman“ Grundberührung und muss die Verbindung lösen. Auch die Schleppverbindung der „Alex Gordon“ zur „Pallas“ bricht und beide Schlepper müssen sich in Sicherheit bringen. Die „Pallas“ dreht sich in die alte Position zurück, wird weiter auf	Steenblock	AProt. 3, S. 13, 14.

Datum	Zeit	Vorgang	Quelle	Fundstelle
		die Sandbänke aufgesetzt und schlägt mehrmals heftig auf den Wattboden. Das Arbeitsteam wird danach mit einem Hubschrauber abgehoben.		
Freitag, 06.11.98		Dipl. Ing. Nissen übernimmt die Bereitschaft im AfK von Preugschat. Brüggemann übernimmt zusätzlich den Hintergrunddienst.	Preugschat	AProt. 22, S. 57.
06.11.98		Die "Alex Gordon" und die „Englishman“ drehen den Bug der "Pallas" seewärts.	Chronologie GAUSS	Umdruck 14/3035.
06.11.98	Morgens	Die Schleppverbindung bricht, beide Schlepper laufen nach Cuxhaven.	Chronologie GAUSS	Umdruck 14/3035.
06.11.98	Im Laufe des Tages	Gillert fährt zu Brunert vom WSA und fragt, was los sei. Brunert weiß es nicht. Scheffel (WSA) sagt, er hätte keine Zeit für Gillert.	Gillert	AProt. 10, S. 89.
06.11.98		Bei einer Überfliegung wird ein leichter Knick im Schiffsrumpf achtern der „Pallas“ festgestellt. Weitere geplante Schleppversuche werden daraufhin abgebrochen, da im schlimmsten Fall der Rumpf an der Knickstelle aufbrechen könnte.	Tischvorlage Umweltausschuss Steenblock	Umdruck 14/2740. AProt. 3, S. 14.
06.11.98	Am Morgen Bis zu diesem Morgen	An das MUNF wird gemeldet, das Schiff sitze wieder fest und habe einen Knick. Damit war klar: „Das Schiff bleibt uns erhalten, den kriegen wir da nicht runter, hat keinen Zweck“. Die Stabsarbeit wird fortgesetzt, notwendige Schritte werden veranlasst, um die Dienststellen auf die Ölbekämpfung vorzubereiten. Die Strategie des Abschleppens stand im Vordergrund, daher hat man sich erst später um Brandschutzexperten gekümmert.	Kesting Kesting	AProt. 18, S. 62. AProt. 24, S. 79.
06.11.98	Vormittags	Das MUNF wird über die Entwicklung informiert. Im Laufe des Vormittags wird auch Steenblock informiert. Die Information erfolgte über den Leiter des Ministerbüros und die Pressereferentin.	Steenblock	AProt. 3, S. 14. AProt. 6, S. 8.

Datum	Zeit	Vorgang	Quelle	Fundstelle
06.11.98	Vormittags	Die staatlichen Umweltämter werden informiert mit der Aufforderung, die Ölbekämpfung vorsorglich vorzubereiten.	Steenblock	AProt. 3, S. 14.
06.11.98	Vormittags	Die Aufgabenverteilung im Leitungsstab der Abteilung 4 wird festgelegt. Die Rufbereitschaft der infrage kommenden Mitarbeiter wird über das Wochenende gewährleistet.	Steenblock	AProt. 3, S. 14.
06.11.98	Vormittags	Gudat wiederholt im Beisein von Preugschat noch einmal das Angebot zur Einsetzung der gemeinsamen Krisenzentrale, was zurückgewiesen wird.	Preugschat	AProt. 22, S. 58.
06.11.98	Vormittags	Kesting bekommt einen Anruf und wird gefragt, ob Feuerwehren oder THW alarmiert werden sollten. Kesting antwortet, die Feuerwehren beziehungsweise Wasserbauwerker würden mit der Geschichte relativ schnell fertig werden, falls es bei Ölmengen von 500 Litern oder einem Kubikmeter bleibe. Im Übrigen sei die Erreichbarkeit sichergestellt. Kesting bittet, aus dem Bereich des AfK Ansprechpartner zu benennen. Im Anschluss an das Telefonat wird Dienstschluss gemacht und übereingekommen, das von zu Hause aus zu machen, dort habe man auch Seekarten. Außerdem trifft Kesting eine Vereinbarung mit seinem Vertreter. Er, Kesting, übernimmt das Halten einer Verbindung zum MUNF, insbesondere zur Pressestelle, und zur ELG. Sein Vertreter soll die Steuerung des AIR übernehmen; er wohnt in Witzwort und wäre in einer halben Stunde beim AIR in Husum gewesen.	Kesting Kesting	AProt. 18, S. 62, 63. AProt. 18, S. 64.
06.11.98	11.00 Uhr	Innenminister Dr. Wienholtz ruft Preugschat an. Preugschat gibt eine Lagebeurteilung ab. Dr. Wienholtz bittet um jederzeitige Unterrichtung, er sei auch am Wochenende erreichbar.	Preugschat	AProt. 22, S. 58.
06.11.98	13.30 Uhr	Die ELG hat ihre Sitzung aus aktuellem Anlass unterbrochen. Ein BGS-Hubschrauber hat einen Knick am Rumpf der „Pallas“ festgestellt. Ein Expertenteam macht sich an Bord des Hubschraubers ein aktuelles Bild von der Lage.	Pressemitteilung der ELG	Presseordner „Pallas“.

Datum	Zeit	Vorgang	Quelle	Fundstelle
		Weitere Ergebnisse sind nicht vor 16.00 Uhr zu erwarten. Wempe nimmt an der Sitzung im Rahmen der Fachaufsicht teil.	Wempe	AProt. 3, S. 60, 66.
06.11.98	15.30 Uhr	Die ELG beschließt, die beabsichtigte Bergung der „Pallas“ aufzugeben, wenn sich der Anschein erheblicher Beschädigungen bestätigt. Dann soll die „Pallas“ zum Wrack erklärt werden. Die nunmehr erforderliche Gefahrenabwehr gegenüber der Ölverschmutzung ist in zwei Bereichen zu sehen: durch optimale Aufnahme des austretenden Öls am Wrack von der Wasseroberfläche sowie durch Leichterung der Schadstoffe mittels einer Hubinselplattform. Daneben werden Vorsorgemaßnahmen eingeleitet, um bei eventuellen Verschmutzungen von Stränden einsatzbereit zu sein.	Steenblock	AProt. 3, S. 14.
06.11.98	16.15 Uhr	Brüggemann vom AfK erhält die Mitteilung von der WSV, dass das Schiff fest sitze. Der Erfolg der Abbergeversuche sei gleich Null.	Preugschat	AProt. 22, S. 58.
06.11.98	Im Laufe des Nachmittags	In einem erneuten Anruf des Innenministeriums beim Abteilungsleiter 4 im MUNF wird vorgeschlagen, die Feuerwehren und andere Hilfsorganisationen zu alarmieren und das Vorliegen einer besonderen Lage festzusetzen. Dieser Vorschlag wird durch den Abteilungsleiter im Wesentlichen mit der gleichen Begründung wie am 30.10. abgelehnt. Es gebe keine Notwendigkeit, Maßnahmen zwischen den Ministerien abzusprechen. Der Abteilungsleiter unterrichtet Steenblock über das Telefonat mit dem Innenministerium nicht. Diese Information erfolgt erst am 09.11.98 morgens.	Steenblock Steenblock	AProt. 3, S. 14. AProt. 6, S. 8, 30.
06.11.98	18.00 Uhr	Der Reeder erklärt in der ELG-Sitzung die „Pallas“ zum Wrack. Sein Konzept zur Bergung vom 05.11.98 ist damit überholt. Die ELG verlangt vom		Zwischenbericht BMVBW, S. 6.

Datum	Zeit	Vorgang	Quelle	Fundstelle
		Reeder bis zum 07.11.98 um 15.00 Uhr ein neues Konzept zur Brandbekämpfung und Ölentsorgung, das kein Schleppen mehr beinhaltet. Steenblock wird sehr zeitnah über die Wrackerklärung informiert.	Steenblock	AProt. 6, S. 8.
06.11.98	In den frühen Abendstunden	Die ELG ordnet wegen der sich jetzt verstärkt abzeichnenden möglichen Meeresverschmutzungen an, dass Vorbereitungen für die Leichterung der „Pallas“ getroffen werden. Außerdem soll das Ölbekämpfungsschiff „Knechtsand“ von Cuxhaven zum Schadensort verlegt werden, um dort die Kapazitäten zu ergänzen.	Tischvorlage Umweltausschuss Steenblock	Umdruck 14/2740. AProt. 3, S. 15.
06.11.98		Nachdem die „Pallas“ zum Wrack erklärt wurde, kommen vor Ort keine Informationen mehr an.	Dr. Bastian	AProt. 16, S. 6.
06.11.98	18.30 Uhr	Die ELG beschließt, dem Reeder zunächst eine mündliche, später eine schriftliche Verfügung mit der Aufforderung zu erteilen, im Verlauf des 07.11.98 zu entscheiden, ob er den Bergungsauftrag für das Öl selbst erteilen will.	Steenblock	AProt. 3, S. 14.
06.11.98	20.15 Uhr	Die ELG beschließt, dass die Firma Wijsmuller von der ELG über die WSD Nord hinsichtlich eines Einsatzes der Hubinsel „Barbara“ direkt beauftragt werden soll, falls der Reeder der Aufforderung des Schreibens (vgl. 18.30 Uhr) nicht nachkommt.	Steenblock	AProt. 3, S. 15.
06.11.98		Die ELG ordnet eine tägliche Befliegung des Seegebiets an.	Steenblock	AProt. 3, S. 15.
06.11.98		Für das Wochenende besteht Rufbereitschaft für das MUNF. Dessen Mitarbeiter haben sich die Einsatzleitung mit unterschiedlichen Verantwortlichkeiten für die Benachrichtigung von Kreisen, Ämtern und Gemeinden mit Benennung von Ansprechpartnern aufgeteilt.	Steenblock	AProt. 3, S. 15.
06.11.98		Die Besatzung der „Norderhever“ wird vom MUNF nach Hause geschickt, damit sie sich ausruht, um fit zu sein.	Kesting	AProt. 18, S. 67.
06.11.98		Die „Pallas“ brennt weiter unter Deck. 200 Liter Öl treten aus. Ein Ölfilm befindet sich westlich Süderoogsand.	Steenblock	AProt. 3, S. 15.

Datum	Zeit	Vorgang	Quelle	Fundstelle
Samstag, 07.11.98	Morgens	Bei einem morgendlichen Überwachungsflug wird ausströmendes Schwer- und Dieselöl festgestellt, das seewärts driftet. Vorsorglich werden zum Schutz von Stränden und Sänden Landungsboote, Pontons sowie Ölbekämpfungsgerätschaften vorgehalten, Einsatzmannschaften in Bereitschaft versetzt und die Schlepper „Hooge“ und „Oland“ sowie der Ponton „Norderoog“ nach Amrum in Marsch gesetzt.	Tischvorlage Umweltausschuss Steenblock	Umdruck 14/2740. AProt. 3, S. 15.
07.11.98	07.44 Uhr	Ein Verbindungsmann aus dem Lagezentrum, Herr Nissen, ruft bei Kesting an und fragt nach der Lage. Kesting gibt eine kurze Lagebeschreibung ab.	Kesting	AProt. 18, S. 63.
07.11.98	08.00 Uhr	Kesting bittet den Bereitschaftsdienst des Innenministerium um erhöhte Ansprechbarkeit, um gegebenenfalls die Krisenzentrale sofort nutzen zu können.	Preugschat	AProt. 22, S. 58.
07.11.98	Im Laufe des Tages	Mehrere Ölverschmutzungen im Seegebiet um die „Pallas“ werden festgestellt. Eine zehn Seemeilen lange und mehrere 100 Meter breite Ölfahne driftet von der „Pallas“ Richtung See. Im Pril südlich Wyk auf Föhr gibt es mehrere kleindimensionale Ölverschmutzungen.	Tischvorlage Umweltausschuss Steenblock	Umdruck 14/2740. AProt. 3, S. 15.
07.11.98		Die Einsatzsteuerung im MUNF wird durch den Abteilungsleiter übernommen. Dieser hat die Hausleitung, den Landrat und das Lagezentrum im Innenministerium informiert. Sein Stellvertreter steuert den Einsatz vor Ort und hält Kontakt zum StUA, zum Nationalparkamt und zu den Gemeinden, insbesondere auf Amrum. Weitere Schiffe werden ins Seegebiet beordert.	Steenblock	AProt. 3, S. 15, 16.
07.11.98	09.00 Uhr	Schell ruft bei Kesting an und teilt den Ölaustritt sowie die Inmarschsetzung von „Norderhever“ und „Knechtsand“ mit. Er bittet um Bereitstellung eines Liegeplatzes für die „Knechtsand“ in Wyk auf Föhr,	Kesting	AProt. 18, S. 64.

Datum	Zeit	Vorgang	Quelle	Fundstelle
		was organisiert wird.		
07.11.98	09.15 Uhr	Schell teilt Kesting mit, dass die Driftberechnungen bis 12.00 Uhr keine Verunreinigungen der Strände erwarten lassen.	Kesting	AProt. 18, S. 64.
07.11.98	Nach 09.15 Uhr	In einem Telefonat Kestings fasst dieser beim StUA nach, ob alle stand-by und einsatzbereit seien. Kesting bittet seine Mitarbeiter Wenzel und Petersen zu Hause erreichbar zu bleiben, falls Sonderaufgaben anstehen.	Kesting	AProt. 18, S. 64.
07.11.98	09.20 Uhr	Auch in einem Anruf Kestings bei Dr. Grett bittet er diesen zu Hause zu bleiben. Dr. Grett kümmert sich um Witterungsprognosen, Seegang usw	Kesting	AProt. 18, S. 64.
07.11.98	09.20 Uhr - 10.15 Uhr	Dr. Bastian ruft bei Kesting an. Kesting gibt Lagebericht ab. Beide kommen überein, so vorzugehen wie immer. Dr. Bastian soll geäußert haben, es komme nun nicht auf die Zuständigkeiten an. Kesting bietet Dr. Bastian an, ihn über Handy anzurufen, falls Informationen erwünscht seien.	Kesting	AProt. 18, S. 64, 65.
07.11.98	Morgens	Landrat Dr. Bastian hat intensive Telefonkontakte zu Kesting. Über eine Vielzahl von Fragen wird geredet. Für Dr. Bastian hat es den Anschein, dass viel fertiges nicht da sei. Alarmpläne, in die die Kreise eingebunden sind, kennt Dr. Bastian nicht. Er hat den Eindruck, von Kesting nicht als gleichberechtigt angesehen zu werden. Außerdem ist Dr. Bastian überrascht, dass das Land immer noch versucht, an den Reeder Anforderungen zu stellen, statt das Heft des Handelns selbst in Hand zu nehmen.	Dr. Bastian	AProt. 16, S. 6, 9, 13.
07.11.98	Morgens	Dr. Bastian ist in der Rettungsleitstelle des Kreises Nordfriesland. Als Pläne waren nur die ELG-Richtlinie sowie die Ölabwehrpläne des AIR vorhanden.	Dr. Bastian	AProt. 16, S. 14-16.
07.11.98	Tagsüber	Kesting hat alles zu Hause „abgefrühstückt“. Er hat „durchaus häufig zwei Hörer in der Hand gehabt“. Im Ministerium hätte er vier Mitarbeiter gehabt.	Kesting	AProt. 18, S. 65.

Datum	Zeit	Vorgang	Quelle	Fundstelle
07.11.98	10.45 Uhr	Der Bürgermeister von Wyk auf Föhr, Roth, ruft bei Wienholdt zurück, nachdem dieser um 09.40 Uhr auf dessen Anrufbeantworter darum gebeten hatte. Roth sagt seine Unterstützung zu und wird in die Lage eingewiesen.	Kesting	AProt. 18, S. 66.
07.11.98	10.55 Uhr	Wienholdt hat Kontakt mit dem leitenden Verwaltungsbeamten des Amtes Amrum und organisiert einen Heli für die Besatzung der „Norderhever“.	Kesting	AProt. 18, S. 66.
07.11.98	12.05 Uhr	Wienholdt kontaktiert Jungclaus, um sicherzustellen, dass das Personal der „Norderhever“ vom Landeplatz mit dem Heli abgeholt wird. Es ergeht die Anordnung, dass Pontons vom AIR für die Ölbekämpfung startklar gemacht werden. Dann wird angewiesen, dass sich die „Norderhever“ zur Ölbekämpfung bei der „Knechtsand“ anmelden soll.	Kesting	AProt. 18, S. 67.
07.11.98	Um die Mittagszeit	Steenblock und sein Abteilungsleiter führen ein ausführliches Telefonat zur Lage. Informationen über eingeleitete Maßnahmen und die Situation vor Ort werden erteilt.	Steenblock	AProt. 3, S. 16.
07.11.98	13.20 Uhr	Wienholdt hat Kontakt mit Meinert wegen der Brandbekämpfung.	Kesting	AProt. 18, S. 67.
07.11.98	13.30 Uhr	Die ELG beschließt, dass die Brandbekämpfung Priorität habe, um möglichst eine effektive Ölaufnahme von der „Pallas“ sicherzustellen. Schnellstmöglichst sollen mit der Firma Möller, die schon länger als Sachverständiger zur ELG hinzugezogen wurde, die Brandsituation und Schritte zur Bekämpfung - auch im Zusammenhang mit einer geplanten Erkundung der Firma Möller auf der „Pallas“ - erörtert werden.	Steenblock	AProt. 3, S. 15.
07.11.98	13.30 Uhr	Die ELG braucht eine Peilung zur Schiffslage. Voraussetzung hierfür sind das Besorgen der Pläne, insbesondere der Stauplan, um die Ölentorgung zu planen.	Schell	AProt. 20, S. 37.
07.11.98	14.00 Uhr	Das MUNF erteilt den Auslaufbefehl für die „Oland“, die „Hooge“ und	Kesting	AProt. 18, S. 67.

Datum	Zeit	Vorgang	Quelle	Fundstelle
		die Pontons. Das Nationalparkamt ist angesprochen worden.		
07.11.98	Nachmittags	In einem Gespräch zwischen dem Abteilungsleiter im MUNF und Landrat Dr. Bastian wird der Vorschlag einer ersten Bürgermeisterdienstbesprechung von Dr. Bastian nicht für sinnvoll gehalten.	Steenblock Steenblock	AProt. 3, S. 16. AProt. 6, S. 30, 31.
07.11.98		Wichtig für Leute vor Ort sei ein Überblick über Lage, nicht viele Besprechungen.	Dr. Bastian	AProt. 16, S. 8, 9.
07.11.98	16.25 Uhr	Erneut telefonieren Kesting und Dr. Bastian miteinander. Kesting gibt eine Lagebeschreibung ab. Dr. Bastian ist nervös, spricht von „Wirr-warr“ und bittet Kesting um einen Ablaufplan, was dieser verweigert, er habe „Wichtigeres zu tun“.	Kesting	AProt. 18, S. 66.
07.11.98	15.00 Uhr	Die gesetzte Frist für ein neues Konzept kann vom Reeder nicht eingehalten werden. Die ELG setzt eine neue Frist bis 08.11.98, 11.00 Uhr		Zwischenbericht BMVBW, S. 6.
07.11.98	Gegen Abend	Bei dem letztem Überflug des Tages wird festgestellt, dass die ausgetretene Ölmenge ca. zehn Tonnen beträgt. Die aktive Ölbekämpfung ist wegen der einsetzenden Dunkelheit unterbrochen worden. Sie soll am nächsten Tag fortgesetzt werden. Eine Entscheidung über die weitere Entsorgung des Öls wird nicht getroffen.	Tischvorlage Umweltausschuss	Umdruck 14/2740.
07.11.98		Der Brand lodert weiter unter Deck. An diesem Tag sind ca. acht Kubikmeter Schwer- und Dieselöl ausgetreten.	Steenblock	AProt. 3, S. 16.
07.11.98	19.10 Uhr	Kesting telefoniert das letzte Mal an diesem Tag. Er spricht mit einem Vertreter des WSA, der als Jurist die Vertragsverhandlungen mit dem Reeder führt. Dieser teilt Kesting mit, der Reeder wolle aussteigen.	Kesting	AProt. 18, S. 66.
Sonntag,	Morgens	Kesting nimmt Kontakt mit Schell auf und fragt nach der Lage.	Kesting	AProt. 18, S. 68.

Datum	Zeit	Vorgang	Quelle	Fundstelle
08.11.98		Das Öl treibt in die Norderaue, die „Norderhever“ ist im Einsatz.		
08.11.98	09.10 Uhr 09.21 Uhr Danach Danach	Kesting informiert Wienholdt über die Lage. Ein Vertreter des Innenministeriums ruft bei Kesting an und wird ebenfalls informiert. Kesting führt ein Gespräch mit Schell über die Brandbekämpfung, Kesting will Experten heranziehen, um bei den Vertragsverhandlungen nicht hilflos zu sein. Kesting nimmt Kontakt zu Nissen vom AfK auf, dieser vermittelt Körner als Experten.	Kesting	AProt. 18, S. 68.
08.11.98	10.30 Uhr	Das StUA ruft bei Olufs an. Ölanlandungen seien zu befürchten. Dieses bestätigt sich. Olufs stellt fest, dass man beim StUA offensichtlich schlecht vorbereitet gewesen sei. Die Verantwortung für die Ölbekämpfung bleibe am Amt Föhr-Land hängen. Vorbereitete Pläne des StUA gebe es nicht. Vorher habe es kaum Informationen gegeben.	Olufs	AProt. 16, S. 43, 44, 48 ,49.
08.11.98		Nach den ersten Ölanlandungen sind die Meldewege unklar. Deshalb meldet das Amt Amrum zunächst an den Kreis Nordfriesland. Landrat Dr. Bastian kritisiert, dass es keine klar definierten Zusammenarbeitsstrukturen gebe und bezeichnet die Informationsstrukturen zwischen ELG, Land, Kreis und Ämtern als verbesserungsbedürftig.	Jungclaus Dr. Bastian	AProt 16, S. 34. AProt 16, S. 7.
08.11.98	Mittags	Die DO 228 meldet, dass zurzeit des Hochwassers kein weiteres Öl ausgetreten ist.	Tischvorlage Umweltausschuss	Umdruck 14/2740.
08.11.98		An der Südspitze Amrum und am Südstrand von Föhr werden Ölstreifen festgestellt. Maßnahmen zur landseitigen Ölbekämpfung werden eingeleitet. Das StUA wird beauftragt, die Ölbekämpfung an den Stränden zu koordinieren.	Tischvorlage Umweltausschuss	Umdruck 14/2740.

Datum	Zeit	Vorgang	Quelle	Fundstelle
		Die Gemeinden werden gebeten, die Küsten zu überwachen.		
08.11.98	16.00 Uhr	Die ELG beschließt, selbst die Ölbeseitigung zu organisieren, nachdem die dem Reeder gesetzten Entscheidungsfristen verstrichen waren. Auf Veranlassung der ELG werden Verhandlungen mit der Bergungsfirma in Rotterdam über den Einsatz der „Barbara“ aufgenommen.	Tischvorlage Umweltausschuss Steenblock	Umdruck 14/2740. AProt. 3, S. 16.
08.11.98		Das MUNF hält weiter Kontakte zu den Inseln. Aktuelle Driftberechnungen werden angefordert. Die Gemeinden werden wegen der Driftberechnungen aufgefordert, die Strände zu kontrollieren und die Ergebnisse an das StUA zu melden. Der Landrat und das Nationalparkamt werden weiter mündlich unterrichtet. Kontakte zu Marine-spezialisten in Neustadt/Holstein und zur ELG wegen der Brandbekämpfung werden hergestellt. Auch der Abteilungsleiter hält Kontakt zur Marineleitung.	Steenblock	AProt. 3, S. 17.
08.11.98		Bis zu den ersten Ölanlandungen gab es weder Lageberichte vom MUNF noch vom StUA.	Jungclaus	AProt. 16, S. 34.
08.11.98		Dr. Bastian vereinbart mit dem MUNF, dass Lageberichte kommen. Diese sind jedoch bis zum 09.11., 16.00/ 17.00 Uhr noch nicht da. Auch die ELG erfüllt ihre Vier-Stunden-Informationspflicht nach der ELG-Richtlinie nicht.	Dr. Bastian	AProt 16, S. 7, 12.
08.11.98		Das Amt bildet einen Stab, der die Ölabwehr organisiert. Danach wird um Verstärkung gebeten.	Jungclaus	AProt. 16, S. 33, 34.
08.11.98		Das StUA löst auf Föhr Katastrophenalarm aus. Da dazu grundsätzlich nur der Landrat befugt ist, führt dies zu Verwirrung auf der Insel. Mehrere Telefongespräche sind nötig, um herauszufinden, dass das StUA hier scheinbar doch zuständig ist. Der Amtsvorsteher fordert über den Landrat Hilfe an.	Olufs	AProt.16, S. 44-47, 49-52.
08.11.98	Abends	Nickels Olufs, Vorsteher des Amtes Föhr-Land, bittet um Verstärkung durch die Bundeswehr.	Dr. Bastian	AProt. 16, S. 6.

Datum	Zeit	Vorgang	Quelle	Fundstelle
08.11.98	Anschließend	Dr. Bastian telefoniert mit Kesting. Dieser stellt Dr. Bastians Lageeinschätzung infrage. Hilfe durch die Bundeswehr sei nicht nötig. Nach Auffassung Dr. Bastians sei die Hilfsanforderung wie ein Gesetz zu behandeln, solange keine eigene Lageeinschätzung seitens des MUNF vorliege. Kesting solle Mitarbeiter vor Ort entsenden.	Dr. Bastian	AProt. 16, S. 6, 7.
08.11.98	18.30 Uhr	Körner bekommt den Auftrag, am 09.11.98 an der ELG-Sitzung teilzunehmen. Vorher hat sein Kommandeur mehrere Telefonate in dieser Sache geführt.	Körner	AProt. 14, S. 6, 7.
08.11.98	Anschließend	Körner ruft Schell an, der um Rückruf gebeten hatte. Körner fragt, ob weitere Experten anwesend sein werden.	Körner	AProt. 14, S. 9-11.
08.11.98	Abends	Der Abteilungsleiter im MUNF informiert Steenblock ausführlich über die Situation, der sich zu dieser Zeit zuhause befindet.	Steenblock Steenblock	AProt. 3, S. 17. AProt. 6, S. 9.
08.11.98		Bis zu diesem Zeitpunkt haben seitens der ELG Kontakte zur Feuerwehr Cuxhaven und Hamburg stattgefunden. Mit der Feuerwehr Cuxhaven haben am 08.11.98 keine Gespräche stattgefunden. Steenblock ist aus der ELG berichtet worden, dass es solche Gespräche gegeben habe.	Steenblock Gillert Steenblock	AProt. 3, S. 17. AProt.10, S. 92, 94. AProt. 31, S. 38.
08.11.98	Abends	Kesting und Mitarbeiter des MUNF sind entsetzt über die Berichterstattung im Fernsehen: Feuerwehrleute in Stiefeln mussten Öl abschöpfen. Bei gemeinsamen Besprechungen wird die negative Stimmung gegen Mitarbeiter des MUNF deutlich. Jetzt ist geplant, sachkundige Leute auf die Inseln zu schicken.	Kesting	AProt. 18, S. 68.
08.11.98		Acht Kubikmeter Öl sind aus der „Pallas“ ausgetreten. Öl erreicht die Inseln Amrum und Föhr.	Steenblock	AProt. 3, S. 17.
Montag, 09.11.98		Aus der „Pallas“ tritt leicht Öl aus. Vereinzelt Ölverunreinigungen an der West- und Ostküste Amrum sowie an der Südspitze werden gemeldet. Erhebliche Ölverschmutzungen gibt es auf Föhr, insbesonde-	Tischvorlage Umweltausschuss	Umdruck 14/2740.

Datum	Zeit	Vorgang	Quelle	Fundstelle
		re in der Godeniederung, wo Ölsperren ausgebracht werden. Vereinzelte Verunreinigungen werden auf Langeneß, Hooge, Japsand auf Norderoog beobachtet. Zusätzliche Berater aus dem MUNF werden den betroffenen Gemeinden zur Verfügung gestellt. Die Landungsboote „Sardine“ und „Saibling“ des AIR Husum, Geländefahrzeuge, Hochdruckreiniger sowie weitere notwendige Gerätschaften zum Schutz der Sände werden bereitgestellt.	Steenblock	AProt. 3, S. 17.
09.11.98	Vormittags	Wienholdt ist auf dem Weg nach Kiel, hört im Autoradio die kritische Berichterstattung über die Ölbekämpfung, fährt in Erfde rechts ran und ruft Kesting an: „Chef, das geht so nicht. Wollen wir da nicht Leute hinschicken?“ Benötigt würden Leute, die etwas von Ölbekämpfung verstehen und Ruhe ausstrahlen. Leider seien keine Leute verfügbar, die Platt können. Wienholdt einigt sich mit Kesting auf zwei Mitarbeiter aus der Kesting-Abteilung im MUNF. Diese sollen ihre Kulturtasche packen, bei Mobilcom ein Handy holen - und ab. Sie sind dann hingefahren und waren mittags da. Alles sei sehr gut angelaufen.	Kesting	AProt.18, S. 68, 69.
09.11.98	Vormittags	Kesting schickt den neuesten Lagebericht zu Steenblock zur Naturschutzstation Holmer Siel.	Kesting	AProt.18, S. 69, 70.
09.11.98	Gleich nach Dienstbeginn	Preugschat ruft bei Dr. Bastian an und bittet um eine Lagebeurteilung. Dr. Bastian beschwert sich über die schlechte Organisation und fordert, dass Simonis die „Zügel in die Hand nimmt und koordiniert“. Preugschat informiert Gudat. Eine „besondere Lage“ wird festgestellt. Gudat nimmt Kontakt mit dem MUNF auf, dort wird erneut die Einrichtung des Krisenstabes abgelehnt. Gudat telefoniert mit Dr. Wienholtz, da sich Wegener auf einer Dienstreise befindet. Beide verabreden ein Gespräch. Bei diesem Gespräch wird ein Schreiben an Steenblock aufgesetzt, welches schon vorbereitet war. Preugschat legt den Entwurf des Schreibens Wegener nach dessen Rückkehr vor.	Preugschat	AProt. 22, S. 58, 59.

Datum	Zeit	Vorgang	Quelle	Fundstelle
		Wegener weist Preugschat an, sich am 10.11.98 mit Verbindungsleuten von der Bundeswehr, dem THW und der Feuerwehr in den Arbeitsstab des MUNF zu begeben.		
09.11.98	09.29 Uhr	Olufs hat jetzt einen festen Ansprechpartner. Vorher waren die Zuständigkeiten nicht klar.	Olufs	AProt. 16, S. 45, 46.
09.11.98	11.50 Uhr 12.00 Uhr	Die ELG hält die Brandbekämpfung und Kühlung für die vordringliche Maßnahme. Zur Abwägung der eventuellen Gefahren wird für es erforderlich gehalten, Peilungen zur Schiffslage vorzunehmen, Schiffspläne von HDW in Kiel sowie die Staupläne der „Pallas“ vom Beladungshafen einzuholen und zu bewerten. Die ELG beschließt, mit der Firma Wijsmuller neben einer Leichterung der Schadstoffe auch über die Brandbekämpfung zu verhandeln	Tischvorlage Umweltausschuss	Umdruck 14/2740.
09.11.98	Morgens	Kesting informiert Steenblock über das Angebot des Innenministeriums vom 06.11.98. Daraufhin werden Gespräche über die interministerielle Arbeitsgruppe und ein Gespräch mit Dr. Wienholtz geführt. Am nächsten Tag soll es zur Verständigung im Kabinett kommen, wie es weitergeht.	Steenblock	AProt. 6, S. 44, 55.
09.11.98	Bis zu diesem Tag	Staatssekretärin Berg ist über die Angebote zur Einrichtung des interministeriellen Leitungsstabes nicht informiert worden. Mit Kesting hat Berg trotz häufiger Kontakte darüber nicht gesprochen.	Berg	AProt. 26, S. 42.
09.11.98	Vormittags	Steenblock ist bei der Einweihung der Naturschutzstation Holmer Siel. Dabei informiert er sich persönlich bei Leitern des AIR und des StUA sowie bei Vertretern des Kreises Nordfriesland über die eingeleiteten Maßnahmen und die aktuelle Lage. An diesem Tag ist Steenblock nicht im MUNF gewesen. Es gibt Probleme, ihm die neuesten Informationen zuzuleiten. Kesting entscheidet, ihm diese hinterherzuschicken: „Das war aber	Steenblock Kesting	AProt. 3, S. 17. AProt. 24, S. 71.

Datum	Zeit	Vorgang	Quelle	Fundstelle
		ein Sonderfall“.		
09.11.98		Dr. Wienholtz informiert Wegener, dass er den Brief an Steenblock geschrieben hat.	Wegener	AProt. 26, S. 7.
09.11.98	Vormittags	<p>Das Schreiben von Dr. Wienholtz geht beim MUNF ein. Dr. Wienholtz verlangt noch einmal, den interministeriellen Leitungsstab einzusetzen.</p> <p>Daraufhin führt Kesting ein Gespräch mit der Staatssekretärin und es fällt die Entscheidung, keinen interministeriellen Leitungsstab einzurichten. Die Staatssekretärin bittet Kesting, ein Absageschreiben an den Staatssekretär des Innenministeriums zu verfassen und folgende Gründe der Ablehnung anzuführen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Vorteile eines Leitungsstab seien bescheiden, zwar gebe es bessere Fernmeldeverbindungen, die hätte man aber auch herstellen können. • Gravierendster Nachteil sei, dass zwei Strukturen vorgehalten werden müssten, da der Krisenstab im Innenministerium zusammentrete und zugleich eine Struktur im MUNF vorgehalten werden müsse. Man hätte vom MUNF Leute ins Innenministerium schicken, sich also teilen müssen. 	Kesting	AProt. 19, S. 70.
09.11.98		<p>Dr. Wienholtz ruft bei Steenblock an, der sich auf der Rückfahrt von der Westküste befindet. Dr. Wienholtz bittet Steenblock, in die Krisenzentrale des Innenministerium umzuziehen.</p> <p>Steenblock hält Rücksprache mit dem zuständigen Abteilungsleiter.</p>	Steenblock	AProt. 3, S. 17.
09.11.98		<p>Nach der Rückkehr lässt sich Steenblock im MUNF die Vor- und Nachteile des Umzuges vortragen. Es wird beschlossen, die Entscheidung im Kabinett am nächsten Tag in einem weiteren Gespräch mit Dr. Wienholtz zu treffen, da auf Grund der Zeitlage für diesen Tag keine Entscheidungsmöglichkeiten mehr gegeben seien.</p> <p>Vorteile des Umzuges seien die bessere personelle und technologi-</p>	Steenblock Steenblock	AProt. 3, S. 17. AProt. 6, S. 31.

Datum	Zeit	Vorgang	Quelle	Fundstelle
		sche Ausstattung. Nachteil sei, dass es dann zwei parallele Arbeitsstäbe gebe.		
09.11.98		Steenblock telefoniert mit Dr. Wienholtz und sichert ihm zu, das Angebot zur Nutzung der interministeriellen Koordinierungsstelle zu prüfen. Steenblock trifft dann die Entscheidung, das Angebot anzunehmen und hat daraufhin ein erneutes Gespräch mit Dr. Wienholtz.	Steenblock	AProt. 6, S. 10.
09.11.98		Das MUNF erachtet es jetzt für zweckmäßig, eine interministerielle Arbeitsgruppe einzurichten. Deshalb wird für den 10.11. morgens zu einem Arbeitsgruppengespräch, u.a. auch mit dem Landesfeuerwehrverband, dem THW und der Bundeswehr eingeladen.	Steenblock	AProt. 3, S. 18.
09.11.98		Steenblock bedankt sich bei den Helfern und kritisiert den Reeder, der sich aus der Verantwortung gezogen habe. Das Internationale Recht müsse verschärft werden.	Steenblock	Pressemitteilung MUNF, 09.11.98.
09.11.98		Die ELG prüft mit beigezogenen Brandschutzexperten das Konzept der vom Reeder beauftragten niederländischen Firma Wijismuller.		Zwischenbericht BMVBW, S. 6.
09.11.98		Körner nimmt an der ELG-Sitzung teil. Zwei Firmen, Wijismuller und eine deutsche, sind dabei. Körner nimmt zum Brandbekämpfungskonzept Stellung. Die Frage der ELG, ob eine Lehrgruppe der TMS Neustadt tätig werden könne, verneint Körner, da der Brand auf dem Frachtschiff nicht der Konzeption der Lehrgruppe entspreche. Körner ist verwundert, dass zu diesem Zeitpunkt die Ladepläne noch nicht besorgt worden sind. Körner hat sich lebhaft an der Diskussion beteiligt. Schell hatte nicht Eindruck, dass Körner sich überfordert fühlte.	Körner Schell	AProt. 14, S. 5-11. AProt. 20, S. 38.
09.11.98		Erstmals berät die ELG über ein Brandbekämpfungskonzept als Voraussetzung für die Ölentsorgung. Vorher wurde immer nur das Bergungskonzept beraten.	Schell	AProt. 20, S. 50, 51.
09.11.98		Mitarbeiter des AIR sind als Ansprechpartner auf den Inseln.	Jungclaus	AProt. 16, S. 36, 37.

Datum	Zeit	Vorgang	Quelle	Fundstelle
		In der Folgezeit treffen auch Lageberichte ein.		
09.11.98	16.00 Uhr	Dr. Bastian kann bei einem Anruf der örtlichen Presse keine Lageeinschätzung abgeben, da er keine Informationen hat.	Dr. Bastian	AProt. 16, S. 7, 22.
09.11.98		Parallel dazu hat Dr. Bastian Kontakte zum Innenministerium. Dieses bittet ihn, den Katastrophenfall auszurufen, was Dr. Bastian ablehnt. Dr. Bastian hat den Eindruck eines Kompetenzstreites zwischen Innenministerium und MUNF. In der Folgezeit wird der Informationsfluss verbessert.	Dr. Bastian	AProt. 16, S. 7.
09.11.98		In zwei Telefonaten Dr. Bastians mit Wegener und Dr. Wienholtz gibt der Landrat seinen Eindruck mangelnder Professionalität im MUNF wieder.	Dr. Bastian	AProt. 16, S. 15, 22.
09.11.98		Das Amt Föhr-Land hat bis auf ein oder zwei Fax-Briefe, die aber noch die Situation der „Pallas“ vor Dänemark wiedergaben, keine Informationen vom StUA erhalten.	Olufs	AProt 16, S. 44.
09.11.98	17.00 Uhr	Ein Ölberater trifft auf Föhr ein. Dieser hatte aber nicht ausreichend Vollmacht, sondern musste immer bei Kesting oder Wienholdt in Kiel nachfragen.	Olufs	AProt. 16, S. 46, 50.
09.11.98	Abends	Die Verträge zur Brandbekämpfung der immer noch schwelenden Ladung der „Pallas“ sind abgeschlossen	Steenblock	AProt 3, S. 18.
09.11.98	Nach den Spätnachrichten im ZDF	Dr. Wienholtz ruft bei Preugschat an, ist ungehalten über die Berichterstattung und will eine bessere Öffentlichkeitsarbeit. Die Angelegenheit solle straff abgearbeitet werden, als sei es ein Katastrophenschutzfall.	Preugschat	AProt. 22, S. 59.
Dienstag, 10.11.98	Bis zur heutigen Kabinettsitzung	Simonis stellt aufgrund von Pressemitteilungen fest, dass vor Ort Informationen nicht wie gewünscht ankommen. Bei einer rechtzeitigen Einrichtung des Krisenstabes wäre das besser gelaufen.	Simonis	AProt. 28, S. 14.

Datum	Zeit	Vorgang	Quelle	Fundstelle
10.11.98		Simonis will den Krisenstab und psychologische Unterstützung vor Ort.	Simonis	AProt. 28, S. 6.
10.11.98	Bis zum 25.11.98	<p>Das Kabinett beschließt die Einrichtung des interministeriellen Leitungsstabes unter Federführung des MUNF.</p> <p>Dieser Leitungsstab setzt sich wie folgt zusammen: Staatskanzlei, Innenministerium, MWTV, MLR, MUNF, Vertreter von Wasserschutzpolizei, THW, Feuerwehr, WBK.</p> <p>Wegener informiert sich ständig über Arbeit des Krisenstabes.</p> <p>Mit der Einrichtung des Krisenstabes wird der Verteiler vom 28.10.98 um THW, Bundeswehr und Verkehrsministerium erweitert.</p>	<p>Dr. Wienholtz</p> <p>Wegener</p> <p>Steenblock</p>	<p>Umdruck 14/2846.</p> <p>Protokoll Umweltausschuss vom 18.11.98, S. 5.</p> <p>AProt. 26, S. 8.</p> <p>AProt. 6, S. 25.</p>
10.11.98		Im Anschluss an die Kabinettsitzung werden Planungen zur Einrichtung des interministeriellen Leitungsstabes sofort aufgenommen.	Steenblock	AProt. 3, S. 19.
10.11.98	Vormittags	<p>Eine interministerielle Arbeitsgruppe tagt parallel zur Kabinettsitzung.</p> <p>Teilnehmer sind unter anderem die Landesfeuerwehr, das Technische Hilfswerk sowie die Bundeswehr. Es werden die vom MUNF erstellten Lagebeurteilungen erörtert, die voraussichtliche Entwicklung abgeschätzt und eine Klärung der sich daraus ergebenden Fragen in der Zusammenarbeit der Ressorts und mit den Hilfsorganisationen angestrebt.</p> <p>In die Sitzung wird der Kabinettsbeschluss übermittelt. Daraufhin wird aus der Sitzung heraus für 15.00 Uhr zur konstituierenden Sitzung des Leitungsstabes eingeladen.</p>	Steenblock	AProt. 3, S. 19.
10.11.98	Vormittags	<p>Der Arbeitsstab im MUNF tagt. Anwesend sind Preugschat, Kesting sowie je ein Vertreter des MLR und der Staatskanzlei. Kesting gibt eine Lagebeurteilung ab und ist der Auffassung, dass man die Lage im Griff habe.</p> <p>Preugschat äußert, dass die Krisenzentrale im Innenministerium ge-</p>	Preugschat Kesting	<p>AProt. 22, S. 59.</p> <p>AProt. 24, S. 75.</p>

Datum	Zeit	Vorgang	Quelle	Fundstelle
		eigneter sei. In diese Sitzung platzt die Entscheidung des Kabinetts, den Krisenstab am 11.11.98 einzurichten.		
10.11.98		Steenblock sieht „akuten Handlungsbedarf“ wegen der fehlgeschlagenen Bergung der „Pallas“.	Steenblock	Dpa - 101618 Nov 98.
10.11.98		Im Anschluss an die Kabinettsitzung werden Steenblock mit Gudat und dem Staatssekretär des MLR auf die Inseln Amrum und Föhr geschickt.	Steenblock	AProt. 3, S. 18. AProt. 6, S. 46, 47.
10.11.98		Die Firma Wijsmuller beginnt mit den Vorbereitungen zur Brandbekämpfung.		Zwischenbericht BMVBW, S. 6.
10.11.98	Bis zum Morgen	Auf Föhr sind ca. 150 Kubikmeter und auf Amrum ca. 10 Kubikmeter Öl-Sandgemisch eingesammelt.	Tischvorlage Umweltausschuss	Umdruck 14/2740.
10.11.98	Morgens	Dr. Bastian ruft bei Wegener an und zeigt sich verärgert über die mangelnde Koordinierung durch das MUNF und andere Dienststellen. Wegener verfügt, dass sich der Leiter des AfK im Ministerium darum kümmert.	Wegener	AProt. 26, S. 8.
10.11.98	09.30 Uhr	Die Brandbekämpfung wird erst morgen beginnen.	ELG	Pressemitteilung vom 10.11.98.
10.11.98		Der Vertreter Hamburgs in der ELG, Schmitz, ruft bei der Berufsfeuerwehr Hamburg an und fragt, inwieweit diese bereit sei, Experten zur Brandbekämpfung bereitzustellen. Die Feuerwehr bejaht diese Frage und verweist zugleich auf das Feuerlöschschiff „Kiel“.	Rechenbach	AProt. 4, S. 29, 34, 35, 38-40.
10.11.98		Die ELG beschließt gemeinsam, dass die „Kiel“ eingesetzt werden soll.	Schell	AProt. 20, S. 64.
10.11.98	Etwa um 10.00 Uhr	Der Kapitän der „Kiel“, Niklas, wird von Wenzel vom MUNF voralarmiert, dass die „Kiel“ zur „Pallas“ laufen solle. Gleichzeitig wird Niklas vom MUNF die Anweisung erteilt, sich jeden Tag bei Wienholdt zu	Niklas	AProt. 8, S. 43, 44, 48, 54.

Datum	Zeit	Vorgang	Quelle	Fundstelle
		melden. Der Auftrag für die „Kiel“ lautet Ölbekämpfung, nicht Brandbekämpfung. Dieser Auftrag wird dann am 12.11.98 um 07.15 Uhr in Brandbekämpfung geändert.		
10.11.98	Mittags	Das Feuerlöschschiff „Kiel“ wird in Marsch gesetzt mit dem Auftrag des Assistierens beim Löschen und der Ölbekämpfung. Die Initiative kam von MUNF und sei von der ELG absegnet worden.	Steenblock Steenblock	AProt. 3, S. 19. AProt. 6, S. 10.
10.11.98		Die ELG hält den von Schleswig-Holstein beantragten Einsatz der Ölsperren der „Kiel“ für sinnlos.	Schell	AProt. 20, S. 38, 39.
10.11.98	13.05 Uhr	Die „Kiel“ läuft in Kiel aus. Gillert zeigt sich überrascht vom Einsatz der „Kiel“, die „Neuwerk“ könne das genauso gut machen. Zudem sei die Nordsee an Löschkapazitäten ausreichend bestückt.	Logbuch „Kiel“ Gillert	AProt. 10, S. 95.
10.11.98	13.00 Uhr bis 14.00 Uhr	Das Landungsboot „Sardine“ soll mit drei Tonnen Geräten an Bord auslaufen.	ELG	Pressemitteilung vom 10.11.98.
10.11.98	Gegen 15.00 Uhr	Das Landungsboot „Sardine“ verlässt den Hafen mit ca. drei Tonnen Gerätschaften an Bord zur Brandbekämpfung in Richtung der „Palas“.	Tischvorlage Umweltausschuss	Umdruck 14/2740.
10.11.98	15.00 Uhr	Der interministerielle Leitungsstab hält unter Kesting seine konstituierende Sitzung ab und vertagt sich sogleich auf den 11.11.98 um 11.00 Uhr.	Kesting	AProt. 18, S. 71.
10.11.98	Nachmittags	Die DO 228 meldet einen weiteren Ölaustritt von ca. 300 Litern. Die Ölfahne ist circa zwei Seemeilen lang und 20 Meter breit.	Tischvorlage Umweltausschuss	Umdruck 14/2740.
10.11.98		Die ELG verhandelt mit drei Bergungsunternehmen über die Ölent-sorgung. Anwesend ist auch der Versicherungsvertreter des Reeders.		Zwischenbericht BMVBW, S. 6.
10.11.98		Nach Einrichtung des Krisenstabes bestanden klare Verhältnisse. Vorher gab es keine klaren Strukturen, insbesondere hinsichtlich In-	Dr. Bastian	AProt. 16, S. 7, 10, 11, 24.

Datum	Zeit	Vorgang	Quelle	Fundstelle
		formationen und Pressearbeit. Vor dem 10.11.98 gab es kein übliches und professionelles Lageberichtswesen, sondern nur Sachstandsberichte und Presseerklärungen der ELG. Vor Einrichtung des Krisenstabes war ein übliches und professionelles Lageberichtswesen nicht vorhanden, dieses wurde erst mit der Einrichtung des Stabes eingeführt.	Wegener	AProt. 26, S. 11.
10.11.98		Die Einrichtung des Krisenstabes ist aus Sicht der WSD sehr förderlich, da die ELG dadurch von der küstennahen Bekämpfung, den Einzelbekämpfungen und von den Organisationsmaßnahmen dazu entlastet werde.	Wempe	AProt. 3, S. 74.
10.11.98		Die Einrichtung des interministeriellen Leitungsstabes hat positive Auswirkungen auf die Kooperation mit regierungsfremden Institutionen. Zudem gibt es eine bessere technische Ausstattung.	Berg	AProt 26, S. 33.
10.11.98	15.30 Uhr	Steenblock fährt ab Dagebüll mit der Fähre.	MUNF	Pressemitteilung vom 10.11.98.
10.11.98		Während der Überfahrt führt Steenblock ein Gespräch mit von Plüskow, Wienholdt, Kamp, Gudat und Dreeßen (Kreis Nordfriesland). Das MUNF bestreitet Probleme beim Informationsfluss und bei der Pressearbeit. Dr. Bastian wurde eine Stunde vor Abfahrt angerufen, ob er mitfahren möchte und schickte Dreeßen.	Dr. Bastian	AProt. 16, S. 27.
10.11.98	Gegen 16.15 Uhr	Steenblock besucht Föhr.	Steenblock	AProt. 3, S. 19.
10.11.98	16.15 Uhr bis etwa 17.30 Uhr	Steenblock führt eine Strandbegehung durch.	MUNF	Pressemitteilung vom 10.11.98.
10.11.98	18.00 Uhr	Die ELG erteilt der Firma Wijsmuller einen Auftrag zur Brandbekämpfung.	Chronologie GAUSS	Umdruck 14/3035.

Datum	Zeit	Vorgang	Quelle	Fundstelle
10.11.98	18.30 Uhr	Steenblock fährt mit der Fähre ab Wyk auf Föhr nach Amrum weiter und trifft eine Stunde später in Wittdün auf Amrum ein.	MUNF	Pressemitteilung vom 10.11.98.
10.11.98	Abends	Preugschat spricht mit seinem Vertreter. Beide kommen überein, dass die Fachverantwortung des interministeriellen Leitungsstabes beim MUNF bleiben soll, „um keinen zu verletzen“.	Preugschat	AProt. 22, S. 59.
10.11.98		Das MUNF hat die Lageberichte jedem einzelmem Naturschutzverband geschickt, nicht aber den betroffenen Ämtern auf Amrum und Föhr.		Dpa - 101618 Nov 98.
Mittwoch, 11.11.98		Die Ölverschmutzungen stellen sich an diesem Tag wie folgt dar: <ul style="list-style-type: none"> • Amrum: Reinigung der Strände ist beendet, bis 16.00 Uhr gibt es keine weiteren Verschmutzungen, 15 Personen werden mit Fahrzeugen durch das THW verlegt. • Föhr: Insgesamt ca. 300 Kubikmeter Öl-Sandgemisch werden in Containern gesammelt, die Ölanlandungen der letzten Flut werden durch Mitarbeiter des ALR aufgenommen. Der THW verlegt 15 Personen mit Fahrzeugen. • Sylt: Es gibt keine neuen Ölfunde an der Ostküste, an der Westküste gibt es Ölfunde von Hörnum-List, der Strandabschnitt Hörnum-Rantum wird von Gemeindemitarbeitern gereinigt, der THW verlegt 10 Personen mit „Hägglund“-Kettenfahrzeugen auf die Insel. 	MUNF	Pressemitteilung vom 11.11.98.
11.11.98		Die Brandbekämpfung an diesem Tag: Die Löscharbeiten werden über die ELG geplant und koordiniert. An der „Pallas“ werden durch Brandexperten Kleingeräte installiert. Die Vorbereitung für den Einsatz schwerer Löscheräte ist abgeschlossen, die am 12.11.98 per Hubschrauber zur „Pallas“ gebracht werden.	MUNF	Pressemitteilung vom 11.11.98.

Datum	Zeit	Vorgang	Quelle	Fundstelle
11.11.98		Steenblock erklärt, dass eine abschließende Entscheidung über die Ölplattform noch nicht getroffen sei.	Steenblock	Dpa - 110100 Nov 98
11.11.98	04.30 Uhr	Die DO 228 stellt eine vier Kilometer lange und 80 Meter breite Ölfahne fest.	MUNF	Pressemitteilung 11.11.98.
11.11.98	05.15 Uhr	Die „Kiel“ erreicht den Hafen Wyk auf Föhr.	Logbuch „Kiel“	
11.11.98	Am Morgen	Preugschat und Gudat halten Rücksprache mit Innenminister Dr. Wienholtz. Dieser will eine straffe Arbeit, eine optimale Unterstützung des MUNF und eine vorausschauende Öffentlichkeitsarbeit. Der Landrat wird angewiesen, Lageberichte an die örtlichen Ordnungsbehörden weiterzuleiten.	Preugschat	AProt. 22, S. 59, 60.
11.11.98	08.00 Uhr	Der interministerielle Leitungsstab nimmt in den Räumen des Innenministeriums seine Arbeit auf. Dieser Stab arbeitet rund von 08.00 bis 18.00 Uhr. Innerhalb der Stabsarbeit gibt es ein- oder zweimal am Tag eine große Lagebesprechung, regelmäßig von 11.00 bis 12.00 Uhr und um 13.30 Uhr. Darüber hinaus werden Informationen zusammengetragen und Pressekonzferenzen vorbereitet. Das Innenministerium hat etwa 15 Leute für diesen Leitungsstab abgestellt. Eine frühere Einsetzung des Krisenstabes hätte kein besseres Ergebnis in der Sache erzielen können. Mit der Einrichtung des Leitungsstabes übernimmt Wienholdt die Führung des Arbeitsstabes im MUNF.	Preugschat Wegener Berg	Umdruck 14/2846. AProt. 22, S. 71. AProt. 26, S. 20. AProt. 26, S. 26.
11.11.98	08.02 Uhr	Das ZMK ruft bei der „Kiel“ an und gibt die Order zum Auslaufen, um die Firma Wijsmuller bei der Brandbekämpfung zu unterstützen. Dies ist ein Zusatzauftrag zum Ursprungsauftrag der Ölbekämpfung.	Logbuch „Kiel“ Niklas	 AProt. 8, S. 62.

Datum	Zeit	Vorgang	Quelle	Fundstelle
11.11.98	08.17 Uhr	Die „Kiel“ verlässt den Hafen Wyk auf Föhr.	Logbuch „Kiel“	
11.11.98	08.00 Uhr bis 13.00 Uhr	Das mit dem Auftrag zur Ölbekämpfung entsandte Feuerlöschschiff „Kiel“ läuft zum Havaristen. Beim Eintreffen am Wrack ist offenes Feuer zu sehen. Daher beginnt die „Kiel“ sofort mit der Brandbekämpfung. Dieses wird vom AIR zunächst scharf kritisiert, aber kurze Zeit später vom ZMK genehmigt.	Niklas	AProt. 8, S. 48.
11.11.98	10.14 Uhr	Die „Kiel“ hat jetzt 120 Meter Abstand zur „Pallas“, setzt auf und dreht bei. Am 11. und 12.11.98 ist die „Kiel“ alleine vor Ort.	Logbuch „Kiel“ Niklas	 AProt. 8, S. 48.
11.11.98	11.00 Uhr	Der interministerielle Leitungsstab tagt das zweite Mal. Kesting hält die Arbeitsaufteilung nicht für optimal. Die Lage- und Entscheidungsarbeit habe das MUNF gemacht: „Wir waren die Fachleute“.	Kesting	AProt.18, S. 72, 73.
11.11.98	Circa 11.00 Uhr	Die Vorbereitungen zur Bekämpfung des Schwelbrandes laufen, die „Kiel“ sei inzwischen vor Ort.	MUNF	Dpa - 111133 Nov 98.
11.11.98	Vormittags	Steenblock kehrt von Amrum nach Kiel zurück.	Steenblock	AProt. 3, S. 19
11.11.98		Einige Hilfskräfte werden auf Inseln, insbesondere Sylt, stationiert, obwohl diese gar nicht angefordert wurden.	Dr. Bastian	AProt. 16, S. 11.
11.11.98		Simonis hat den Eindruck, dass sich die Lage entspannt, da jetzt der Krisenstab arbeitet. Sie fühlt sich durch dahingehende Aussagen Dr. Bastians bestätigt.	Simonis	AProt. 28, S. 6, 7.
11.11.98		Steenblock fordert ein neues Sicherheitskonzept für die Nordsee und spricht von der Notwendigkeit trilateralen Abkommen zwischen Deutschland, Dänemark und den Niederlanden. Mitverantwortlich für die Verzögerungen bei der Ölbekämpfung sei die deutsche Rechtslage, die ein Eingreifen gegen den Willen der Reeder bzw. der Versicherungen nicht erlaube.	Steenblock	Dpa - 110100 Nov 98.
11.11.98	Mittags	Steenblock nimmt mit Simonis an einer Sitzung des Leitungsstabes	Steenblock	AProt. 3, S. 19.

Datum	Zeit	Vorgang	Quelle	Fundstelle
		teil. Er informiert sich über Gegebenheiten und Örtlichkeiten im Leitungsstab.		
11.11.98		Steenblock geht davon aus, dass die „Barbara“ eingesetzt wird. Die Entscheidung hierüber wird wahrscheinlich am frühen Abend fallen, die Kosten der Bergung werden zurzeit mit weniger als zwei Millionen Mark beziffert, mit der „Barbara“ würden mehrere Millionen DM hinzukommen. Steenblock fordert eine straffere und professionellere Organisation der ELG und einen Haftungsfond für Reeder sowie die Entlastung der Steuerzahler.	Steenblock	Dpa - 111607 Nov 98.
11.11.98	Gegen 14.00 Uhr	Die DO-228 meldet eine circa sieben Kilometer lange und 300 Meter breite Ölfahne, die von der „Pallas“ seewärts driftet. Die Ölfahne driftet südwestwärts, nach einer Driftberechnung wird das Öl mit dem nächstem Flutstrom nachmittags in der Norderaue eintreten.	Tischvorlage Umweltausschuss Steenblock	Umdruck 14/2740. AProt. 3, S. 19.
11.11.98	Circa 17.00 Uhr	Leichtes Gerät ist noch nicht vor Ort, mit den Löscharbeiten wird noch nicht begonnen.	Sprecherin des MUNF	Dpa - 111745 Nov 98.
11.11.98	Circa 17.00 Uhr	Die Löscharbeiten könnten mit Ablauf des Wochenendes 14./15.11.98 beendet sein. Bis das Öl abgepumpt ist, könnten noch einige Wochen vergehen.	Steenblock	Dpa - 111745 Nov 98.
11.11.98	18.00 Uhr	Die „Barbara“ wird im Vorgriff auf den Vertragsschluss in Rotterdam vorbereitet.	Steenblock	AProt. 3, S. 20.
11.11.98	18.00 Uhr	Die ELG erteilt nach Prüfung der verbindlichen Angebote den Auftrag zur Entsorgung des Öls mittels einer Hubplattform an das Konsortium Wijismuller/Titan Maritime Industries (USA).		Zwischenbericht BMVBW, S. 6, 7.
11.11.98	18.30 Uhr	Die „Barbara“ wird angefordert. Trotz der schwebenden Vertragsverhandlung ist gewährleistet, dass sie rechtzeitig nach Abschluss der Löscharbeiten zur Ölleichterung zur Verfügung steht.	Tischvorlage Umweltausschuss Steenblock	Umdruck 14/2740. AProt. 3, S. 19.
11.11.98	Abends	Steenblock räumt in einem NDR-Interview Fehler bei der Bergung	Steenblock	Dpa -

Datum	Zeit	Vorgang	Quelle	Fundstelle
		ein, es sei nicht optimal gearbeitet worden. Die Bereitschaft der Behörden zum Eingreifen müsse erhöht werden, darüber soll auf der Umweltministerkonferenz beraten werden.		120141 Nov 98
11.11.98	23.59 Uhr	Der Vertrag mit der niederländischen Firma wird geschlossen.	Steenblock	AProt. 3, S. 20.
11.11.98	Nach 24.00 Uhr	Die Hubplattform wird in Rotterdam ausgerüstet.		Zwischenbericht BMVBW, S. 7.
Donnerstag, 12.11.98		Die Ölverschmutzungen stellen sich an diesem Tag wie folgt dar: Nachmittags wird die Restreinigung an den Stränden von Föhr, Amrum und Sylt abgeschlossen. Die WSV unterstützt die Überwachung der Sände. Die DO-228 stellt eine dünne Ölfahne in der Norderaue fest.	MUNF	Pressemitteilung vom 13.11.98.
12.11.98		An diesem Tag werden folgende Maßnahmen zur Brandbekämpfung durchgeführt: Tagsüber sind zum Teil neun Männer mit der Vorbereitung der Brandbekämpfung auf der „Pallas“ beschäftigt. Die Anlandung der Pumpen und des Generators durch Brandschutzexperten der Bergungsfirma wird vorbereitet. Fast alle erforderlichen Geräte zur Brandbekämpfung werden installiert. Die Bergungsfirma wird bei den Löscharbeiten durch drei Mann der „Kiel“ unterstützt.	MUNF	Pressemitteilung vom 13.11.98.
12.11.98	07.10 Uhr 07.15 Uhr	Die „Kiel“ gibt über beide Monitore Wasser. Die Löscharbeit wurde einzig und allein von der Berufsfeuerwehr der „Kiel“ gemacht. Die „Kiel“ war das einzige Schiff, das löschen konnte: „Es ging nicht anders“. Auftraggeber für die Brandbekämpfung war der ZMK. Meyer von der ELG ist bei Niklas an Bord der „Kiel“. Mit Schell gibt es nur Kontakt über UKW. Es gibt keine Order vom MUNF, nur tägliche Berichte an das MUNF.	Logbuch „Kiel“ Niklas	AProt. 8, S. 48, 52, 55, 56.

Datum	Zeit	Vorgang	Quelle	Fundstelle
12.11.98	11.00 Uhr	Ab heute findet täglich um diese Zeit eine Pressekonferenz des MUNF zur aktuellen Situation der „Pallas“ statt.	MUNF	Pressemitteilung vom 13.11.98.
12.11.98		Das Bundesinnenministerium nimmt Kontakt mit dem Landesinnenministerium auf und bittet um Lageberichte.	Preugschat	AProt. 22, S. 60.
12.11.98	14.00 Uhr	Die organisatorische Vorbereitung beziehungsweise die Zuführung der Schiffe zur Ölbekämpfung ist abgeschlossen.	Steenblock	AProt. 3, S. 21.
12.11.98	Nachmittags 15.00 Uhr	Steenblock informiert sich im Lagezentrum des Innenministeriums und steht dort für Fragen zur Verfügung.	MUNF	Pressemitteilung vom 12.11.98.
12.11.98	Ab 15.00 Uhr Gegen 17.00 Uhr	Ein Bundeswehrhubschrauber ist zum Transport der Feuerlöschgeräte im Einsatz. Der Einsatz wird wegen aufkommender Nebelbänke abgebrochen und auf den nächsten Morgen verlegt.	Tischvorlage Umweltausschuss	Umdruck 14/2740.
12.11.98	16.00 Uhr	Die ELG hält auch den Einsatz von „Ro-Boom-Ölsperren“ für nicht sinnvoll.	Schell	AProt. 20, S. 39.
12.11.98		Steenblock erklärt, die Vertragsverhandlungen mit der Firma der „Barbara“ seien noch nicht abgeschlossen, der rechtzeitige Einsatz im Wattenmeer sei aber gewährleistet	Steenblock	Dpa - 120749 Nov 98.
12.11.98		Steenblock fordert in der Landtagsdebatte erneut ein neues Sicherheitskonzept, spricht von einer „Katastrophe“, setzt sich für einen Notfallstab ein und ist entsetzt über Pläne des Bundesverkehrsministers Müntefering, den Einsatz der „Oceanic“ bis zum 15.04.99 zu begrenzen. Steenblock kündigt eine 30seitige Chronologie der „Pallas“-Havarie an.	Steenblock	Protokoll 71. Landtagssitzung, S. 5139 - 5141.
12.11.98		Simonis schreibt an Müntefering und fordert eine kritische Überprüfung der Gefahrenabwehrstrukturen. Eine Kenntnis der Gründe sei hilfreich, die gegen die Herstellung einer Schleppverbindung zum frühestmöglichen Zeitpunkt gesprochen hätten.	Simonis	Pressemitteilung vom 12.11.98.
12.11.98	18.00 Uhr	Der Entsorgungsauftrag wird durch die ELG an Wijsmuller/Titan ver-	Chronologie	Umdruck 14/3035.

Datum	Zeit	Vorgang	Quelle	Fundstelle
		geben. Simonis wird davon durch den zuständigen Fachminister informiert.	GAUSS Simonis	AProt. 28, S. 44.
Freitag, 13.11.98	Vormittags Nachmittags	Die Ölverschmutzungen stellen sich heute wie folgt dar: <ul style="list-style-type: none"> • Amrum und Föhr: An der Westküste gibt es einzelne Ölplacken. 15 Helfer vom THW sind im Einsatz. • Sylt: Der Strand ist weitgehend gereinigt und es gibt keine weiteren Verschmutzungen. • Amrum: Einzelne Ölplacken an der Amrumer Odde und an der Südwestküste werden beseitigt. • Föhr: Einzelne Ölplacken werden an der Südküste beobachtet. • Sylt: Es gibt neue Anlandungen, die Reinigungsarbeiten werden fortgesetzt. • Die Nordspitze des Japsandes ist gering verschmutzt. 	MUNF	Preesemittelungen vom 13.11.98.
13.11.98	Nachmittags	Folgende Brandbekämpfungsmaßnahmen werden heute durchgeführt: Die Löscharbeiten werden über die ELG geplant und koordiniert. Das Bergungsteam der Firma Wijsmuller bereitet die Löscharbeiten vor. Ein zeitlich begrenztes Sperrgebiet um die „Pallas“ wird errichtet. Ein Löschen ist nur durch Fluten des Schiffskörpers möglich. Die Festigkeit der „Pallas“ kann nicht ermittelt werden.	MUNF	Pressemitteilungen vom 13.11.98.
13.11.98	10.00 Uhr	Ein Bundeswehrrhubschrauber mit Einsatzgerät startet wegen Nebels mit zwei Stunden Verspätung zur „Pallas“.	MUNF	Pressemitteilungen vom 13.11.98.
13.11.98		Das Innenministerium besetzt Bürgertelefone und nimmt vorsorglich Kontakt mit Dänemark auf. Vertreter Dänemarks werden zu den Lagebesprechungen eingeladen. In Absprache mit dem Polizeipräsidenten in Apenrade sollen Lageberichte und Driftberechnungen nach	Preugschat	AProt. 22, S. 60.

Datum	Zeit	Vorgang	Quelle	Fundstelle
		Dänemark gefaxt werden. Dr. Bastian teilt Preugschat mit, die Strandreinigung habe sich eingespült. Es wird vereinbart, dass Dr. Bastian in keinem Fall den Katastrophenfall feststellen wird, aber mit der Leitung des Innenministeriums Kontakt aufnimmt und sich bespricht.		
13.11.98	Seit Mittag	Die von den Brandbekämpfungsexperten angeforderten Geräte zum Löscheinsatz sind an Deck der „Pallas“.	MUNF	Pressemitteilung vom 13.11.98.
13.11.98	Seit 14.00 Uhr	Die Ladeluken werden kontrolliert geflutet.	MUNF	Pressemitteilung vom 13.11.98.
13.11.98	14.35 Uhr	Das Umweltministerium Niedersachsen äußert in einem FAX an das MUNF Verständnis für die Situation des Landes. Dies dürfe aber nicht zu einer ungerechtfertigten Kritik an der ELG führen. Es bleibe Schleswig-Holstein unbenommen, in eigener Verantwortung und auf eigene Kosten Maßnahmen durchzuführen.		Akten MUNF, Ordner B-4, S. 47.
13.11.98		In einem Telefonat mit dem leitenden Branddirektor Rechenbach teilt Schell diesem mit, dass die durch die Berufsfeuerwehr Hamburg verursachte Medienberichterstattung nicht in seinem Sinne sei.	Rechenbach	AProt. 4, S. 32.
Samstag, 14.11.98		Folgende Ölverschmutzungen treten am heutigen Tage ein: <ul style="list-style-type: none"> • Nach Driftberechnungen ist mit nur geringfügigen Anlandungen auf dem Kniepsand Amrum, auf Norderoogsand, auf Süderoogsand und an der Südspitze des Japsandes zu rechnen. • Amrum: Einzelne alte Ölplacken werden an der Amrumer Odde beseitigt. 14 Mitarbeiter des THW und sechs Gemeindearbeiter sind im Einsatz. • Föhr: Leichte neue Verschmutzungen werden an der Westküste beobachtet. • Sylt: Es gibt geringe neue Anlandungen von Öl östlich Hörnum. • Geringe neue Verschmutzungen auf Langeneß, Japsand und 	MUNF	Pressemitteilung vom 14.11.98.

Datum	Zeit	Vorgang	Quelle	Fundstelle
		Norderoogsand.		
14.11.98		Das Nationalparkamt wird zu den täglich stattfindenden Lagebesprechungen des Einsatzstabes eingeladen. Dieses wurde bisher vergessen.		Akten Nationalparkamt, Ordner 2, S. 467.
14.11.98		Am Morgen ist zu den bereits in Einsatzbereitschaft befindlichen Schiffen die „Thor“ bei der „Pallas“ eingetroffen. Die „Bottsand“ wird um Mittag erwartet.	MUNF	Pressemitteilung vom 14.11.98.
14.11.98	Vormittags 18.45 Uhr	Steenblock besucht mit der Staatssekretärin des Bundesumweltministeriums, Altmann, Föhr und Amrum. Beide nehmen an einer Lagebesprechung mit dem Amtsvorsteher und Bürgermeistern auf Amrum teil und besichtigen anschließend die Strände. Altmann und Steenblock setzen nach Föhr über und werden dort durch den Amtsvorsteher über die Situation vor Ort informiert. Steenblock kann sich nicht erinnern, ob die Initiative zum Besuch der Inseln von ihm oder Altmann ausgegangen ist. Vorher habe es verschiedene Gespräche gegeben.	Steenblock Steenblock	AProt. 3, S. 21, 22. AProt. 6, S. 10, 47.
um den 14.11.98		Steenblock wird vom zuständigen Abteilungsleiter über die Vereinbarung des Bundes mit Niedersachsen und Schleswig-Holstein über die Bekämpfung von Schiffsbränden im Mündungstrichter Elbe und den angrenzenden Seestraßen in Kenntnis gesetzt.	Steenblock	AProt. 6, S. 59.
14.11.98		Jungclaus hat bereits zweimal das Anlegen von Ölsperren gefordert. Dies wurde abgelehnt, weil es aufgrund der Witterung nicht effektiv genug sein würde. Jungclaus spricht Steenblock an, der die Idee gut findet und gleich Kesting anruft. Der will den Antrag schriftlich haben. Steenblock faxt die Anweisung.	Jungclaus	AProt. 16, S. 37, 38.
14.11.98		Der Wellengang für das Anlegen von Ölsperren ist bisher zu hoch. Steenblock ist trotzdem dafür, auch wenn nur zehn Prozent des Öls aufgefangen werden könnten.	MUNF	Dpa - 141739 Nov 98.

Datum	Zeit	Vorgang	Quelle	Fundstelle
		Die Kosten für das Ausbringen der Sperren beliefen sich laut Steenblock auf 1,5 Mio DM.		
14.11.98		Steenblock ordnet an, dass durch die „Kiel“ Ölsperren um die „Pallas“ gelegt werden. Bei ruhiger See könnten diese Ringe wirksam sein. Nach Ministeriumsangaben war bisher jedoch der Wellengang zu hoch. Steenblock kritisiert die Zusammensetzung der ELG, da es dort Interessenkollisionen gebe, man solle daher über eine neue Zusammensetzung nachdenken.	Steenblock	Dpa - 141739 Nov 98.
14.11.98		Steenblock ordnet an, den Antrag an die ELG zur Auslegung von Ölsperren zu stellen. Die ELG lehnt dies ab, da aufgrund der Hitze der Bestand der Ölsperren sehr fraglich, außerdem zu gefährlich und eher ineffektiv sei. Wegen der Wetter- und Strömungsverhältnisse sei ein Ausbringen der Sperren an diesem Tag nicht mehr möglich. In dieser Frage gibt es Differenzen zwischen Steenblock, dem Abteilungsleiter und der ELG. Der Abteilungsleiter 4 im MUNF äußert über Fax an den sich zu dieser Zeit auf Amrum oder Föhr befindlichen Steenblock Bedenken.	Steenblock Steenblock	AProt. 3, S. 21, 22. AProt. 6, S. 11, 45, 46.
14.11.98	12.15 Uhr	Ein Antrag Kestings, Ölsperren einzusetzen, wird von der ELG wiederum abgelehnt.	Schell	AProt. 20, S. 39, 40.
14.11.98		Die ELG übermittelt dem interministeriellen Leitungsstab Kriterien der Zusammenarbeit. Danach entscheidet die ELG über Anträge des Leitungsstabes, prüft rechtliche und haushaltsrechtliche Vorgaben aus dem BLV, veranlasst und koordiniert die Erkundung aus der Luft und stellt Partnergerät zur Verfügung. Der Leitungsstab informiert die ELG regelmäßig über die Kosten zusätzlicher Maßnahmen und koordiniert die Einsätze auf See durch das Land mit Ausnahme außerhalb der Seeschiffahrtsgrenzen operierender Schiffe. Das alles entspricht dem ELG-Beschluss.	Steenblock Steenblock	AProt. 3, S. 22. AProt. 6, S. 12, 33.
14.11.98		Dem MUNF wird mitgeteilt, dass die Brände in den Laderäumen 1, 2 und 3 gelöscht seien.	Steenblock	AProt. 3, S. 22.

Datum	Zeit	Vorgang	Quelle	Fundstelle
14.11.98		Olufs berichtet Steenblock von Problemen. So beenden zum Beispiel Mitarbeiter des AIR um 15.30 Uhr die Arbeit. Olufs fordert Verstärkung über das StUA an.	Olufs	AProt. 16, S. 49.
14.11.98	Circa 17.00 Uhr	Vorsorglich sind die Klappschiffe „Thor“ und „Bottsand“ auf Amrum eingetroffen, welche sich aufklappen und Öl absaugen können. Berg rechnet mit einem ruhigem Wochenende: Derzeit sei die Gesamtlage im Blick auf die Verschmutzung entspannt.	Berg	Dpa - 141739 Nov 98.
14.11.98	20.00 Uhr Anschließend 21.00 Uhr	Kesting ruft bei Olufs an und fragt, wieso die Anforderungen an das StUA mündlich gemacht würden, diese hätten schriftlich zu erfolgen. Kesting verweist auf einen entsprechenden Erlass. Olufs ruft daraufhin den persönlichen Referenten von Steenblock an. Olufs bekommt die Mitteilung, dass Verstärkung kommt.	Olufs	AProt. 16, S. 49.
14.11.98	Am späten Abend	Die „Barbara“ hat sich in Richtung Nordsee in Bewegung gesetzt und wird je nach Witterungsbedingungen in den nächsten Tagen bei der „Pallas“ eintreffen. Am Sonntag, 15.11.98, sollen die Ölsperren ausgelegt werden.	MUNF	Dpa - 150927 Nov 98.
Sonntag, 15.11.98		Am heutigen Tag ist die Öllage sehr entspannt. Es gibt keine neuen Ölanlandungen. Lediglich auf Föhr werden im südlichen Teil der Insel Restverschmutzungen beseitigt.	MUNF	Pressemitteilung vom 15.11.98.
15.11.98		Die Brände in den Laderäumen 4 und 4a sind nahezu gelöscht. Laderaum 6 ist geflutet. In den Laderäumen 5 und 6 herrscht große Glut, da sich lösendes Holz auf dem Löschwasser schwimmt. Nach Angaben der Bergungsfirma dauern die Arbeiten noch bis 17.11. 98 an.	MUNF	Pressemitteilung vom 15.11.98.
15.11.98	08.15 Uhr	Die Brandbekämpfungsmaßnahmen werden fortgesetzt.	MUNF	Pressemitteilung vom 15.11.98.
15.11.98		Steenblock hat ein Gespräch mit seinem Abteilungsleiter, in dem	Steenblock	AProt. 3, S. 22.

Datum	Zeit	Vorgang	Quelle	Fundstelle
		Steenblock das Einschlingeln anordnet, obwohl die ELG die Kosten nicht übernehmen wird. Der Abteilungsleiter begegnet der Anordnung mit inhaltlichen Argumenten.		
15.11.98	09.45 Uhr	Der Schlengel wird ausgebracht.	Logbuch „Kiel“	
15.11.98	10.00 Uhr	Nach der Anordnung von Steenblock zum Einschlingeln findet eine Lagebesprechung in der Feuerwehrwache Föhr mit Gila Altmann statt. Anschließend fahren die Teilnehmer zum Hafen Wyk, um Simonis zu treffen.	Steenblock	AProt. 3, S. 23.
15.11.98	10.12 Uhr	Die „Pallas“ ist eingeschlingelt. Die Order zum Einschlingeln kam von Wichmann vom AIR, dieser hatte dazu die Genehmigung vom MUNF. Die Schlengel blieben bis zum 23.11.98	Logbuch „Kiel“ Niklas	AProt. 8, S. 56, 61.
15.11.98	Nach dem Einschlingeln	Schell meldet sich über UKW bei der „Kiel“ und sagt hinsichtlich der ausgebrachten Schlengel: „Nun nehmt endlich dieses Scheißding weg, das hilft nichts“	Niklas	AProt. 8, S. 49.
15.11.98	Nach dem Einschlingeln	Dickes Öl setzt sich oben an der Sperre ab. Dünnes Öl wird unter der Sperre durchgedrückt und bildet eine Fahne. Die „MPOSS“ und die „Knechtsand“ können dieses Öl auffangen.	Niklas	AProt. 8, S. 49.
15.11.98		Steenblock macht sich zusammen mit Simonis vor Ort ein Bild von der Lage. Steenblock spricht den Helfern vor Ort Dank und Respekt aus.		Dpa - 151213 Nov 98.
15.11.98		Erster Kontakt zwischen Steenblock und Dr. Bastian im Verlauf der Havarie.	Dr. Bastian	AProt. 16, S. 14.
15.11.98		Steenblock und Simonis werden nach Eintreffen von Simonis durch die örtlichen Amtsvorsteher und Bürgermeister unterrichtet und geben eine gemeinsame Pressekonferenz.	Steenblock Steenblock	AProt. 3, S. 23. AProt. 6, S. 12.

Datum	Zeit	Vorgang	Quelle	Fundstelle
	Anschließend	Beide besuchen das Umweltzentrum.		
	Anschließend	Simonis bricht mit einem Boot der Wasserschutzpolizei zur „Pallas“ auf.		
	Anschließend	Nach Rücksprache mit Kommunalpolitikern chartert Steenblock ein Schiff, um ebenfalls zur „Pallas“ zu fahren. Die räumliche Enge auf dem Simonis-Boot habe eine Mitnahme Steenblocks unmöglich gemacht.		
15.11.98		Das MUNF rechnet mit dem Beginn des Ölabpumpens durch die „Barbara“ am Mittwoch, dem 18.11.98.	MUNF	Dpa - 151414 Nov 98.
15.11.98		Steenblock und Simonis konnten sich nicht auf einen gemeinsamen Auftritt im Unglücksgebiet verständigen.		Dpa - 171405 Nov 98.
15.11.98	17.00 Uhr	Im interministeriellen Leitungsstab bestehen Unklarheiten darüber, ob die täglich gemeldeten Ölmengen die neuen oder die Gesamtmen- gen sind.	Lagebericht	Akten StUA, 16. - 17.11, S. 1405.
15.11.98	Abends	Die Hitzeentwicklung auf der „Pallas“ hält an, weil Holz auf dem Löschwasser treibend glüht.	MUNF	Dpa - 151924 Nov 98.
Montag, 16.11.98		Es ist nur noch sehr vereinzelt mit leichten Ölanlandungen zu rechnen. Neue Ölanlandungen gibt es am Morgen nur auf Sylt. Im Laufe des Tages stellt ein Ölüberwachungsflugzeug zwei Ölfahnen unmittelbar östlich der „Pallas“ fest.	MUNF	Pressemitteilung vom 16.11.98.
16.11.98		Die Brandbekämpfungsmaßnahmen können nach Angaben der Bergungsfirma voraussichtlich am 17.11.98 abgeschlossen werden. Leichte Brände sind in den Laderäumen 1 und 3 durch Wind aufgeflackert. Brandnester gibt es in den Luken 4, 4a und 5. Ein größeres Feuer brennt in Laderaum 6.	MUNF	Pressemitteilung vom 16.11.98.
16.11.98	08.00 Uhr	Die Brandbekämpfungsmaßnahmen werden planmäßig wieder aufgenommen.	MUNF	Pressemitteilung vom 16.11.98.
16.11.98	11.00 Uhr	Im interministeriellen Leitungsstab wird beantragt, eine einheitliche	Lagebericht	Akten StUA, 16. -

Datum	Zeit	Vorgang	Quelle	Fundstelle
		Sprachregelung zur ausgetretenen Ölmenge zu finden.		17.11., S. 1507.
16.11.98		Die Hubplattform ist unterwegs und wird ihre Arbeit voraussichtlich am 18.11.98 aufnehmen.		Zwischenbericht BMVBW, S. 7.
16.11.98		Das Feuer in drei von sechs Ladeluken ist gelöscht.		Zwischenbericht BMVBW, S. 7.
16.11.98		Steenblock fordert die Einsetzung einer Untersuchungskommission des Bundes und fordert Müntefering auf, diese Kommission einzusetzen, da es sich um eine nationale Problematik handele. Zu möglichen Klagen vor Gericht wegen der „Pallas“-Havarie sagt Steenblock: „Ich finde sie richtig, weil sie das Ziel haben, Klarheit zu schaffen“. Steenblock schätzt die Gesamtkosten für Bergung und Beseitigung der Umweltschäden auf einen zweistelligen Millionenbetrag. Das Schiff selbst soll mit 2,8 Mio Dollar (4,7 Mio DM) versichert sein.	Steenblock	Dpa - 161553 Nov 98.
16.11.98		Die Löscharbeiten befinden sich in der Endphase, fünf von sieben Laderäumen sind geflutet. Das Wrack ist stabil.	MUNF	Dpa - 161429 Nov 98.
16.11.98		Die Versicherungssumme für die „Pallas“ beträgt 2,8 Mio Dollar. Dies werde nicht ausreichen, was darüber hinausgeht, zahlen zur Hälfte der Bund und zu 15% Schleswig-Holstein. Den Rest teilen sich die anderen Bundesländer.	MUNF	Dpa - 161429 Nov 98.
16.11.98		Die „Barbara“ wird erst am 18.11.98 an der „Pallas“ festmachen können. Die Hubinsel wird derzeit von dem Schlepper „Thomas de Gaudyef“ geschleppt. Die „Barbara“ wird voraussichtlich am 17.11.98 um 18.00 Uhr an der „Pallas“ eintreffen. Sie kann wegen Niedrigwassers aber noch nicht direkt an das Wrack herangebracht werden, sondern erst beim Mittagshochwasser am Mittwoch. Dann beginnen die Vorarbeiten zum Abpumpen. Unterdessen sind die Brände wegen Windes wieder aufgeflackert. Die Löschmannschaft hat nachgelöscht.	MUNF	Dpa - 161844 Nov 98.
16.11.98		Schell faxt an die Berufsfeuerwehr Hamburg. Er ist unzufrieden mit der Medienberichterstattung. Daraufhin stellt die Berufsfeuerwehr	Rechenbach	AProt. 4, S. 32, 33.

Datum	Zeit	Vorgang	Quelle	Fundstelle
		jede Kommentierung ein.		
Dienstag, 17.11.98		Bisher sind ca. 35 Kubikmeter Öl ausgetreten. Es gibt keine neuen Ölanlandungen. Ölfahnen (1,0-7,6 km lang, 20-70 m breit) befinden sich im Rütergatt, um die „Pallas“ herum und im westlichen Süderoogsand.	MUNF	Pressemitteilung vom 17.11.98.
17.11.98		Wieder flackert Feuer in Laderaum 3 auf. Das Feuer in den Laderäumen 1, 2 und 5 ist gelöscht. Das Feuer ist wesentlich problematischer als von den Bergern angenommen, daher dauern die Arbeiten bis mindestens 18.11.98. Die Firma hat die Mannschaft verdoppelt, um 24 Stunden durcharbeiten zu können. Offenes Feuer mit großer Hitzeentwicklung gibt es in den Laderäumen 4a und 6. Alle andere Laderäume sind nach Angaben der Bergungsfirma gelöscht.	MUNF	Pressemitteilung vom 17.11.98.
17.11.98		Das MUNF erhält die Meldung, dass die Brandnester in den Laderäumen 2, 4, 4a und 6 gelöscht sind. Auch die Laderäume 1, 3 und 5 seien gelöscht.	Steenblock	AProt. 3, S. 23, 24.
17.11.98	08.00 Uhr	Die Ölbekämpfungsmaßnahmen sind planmäßig wieder aufgenommen worden.	MUNF	Pressemitteilung vom 17.11.98.
17.11.98	08.35 Uhr	Der Hamburger Vertreter in der ELG äußert sich kritisch zum Krisenmanagement in Schleswig-Holstein: Wenn Schleswig-Holstein einen Ölunfallbereitschaftsplan wie Hamburg hätte, wäre automatisch ein Krisenstab gebildet worden. In diesem Fall wäre dann die ELG quasi als beratende Behörde eingesprungen, während die Einsatzleitung beim Hamburger Krisenstab gelegen hätte. In Schleswig-Holstein sei hingegen alles bei der ELG gelassen worden. Schleswig-Holstein hätte die ELG früher alarmieren können.		Akten MUNF, Ordner B-3, S. 58, 59.
17.11.98		Ministerpräsidentin Simonis kündigt an, den Soziologen Professor Clausen zu beauftragen, eine Kommission zu leiten, die eine Schwachstellenanalyse erstellen soll. Clausen führt diese Schwachstellenanalyse jedoch später alleine	Clausen	Akten MUNF, Ordner B-5, S.227. Umdruck 14/3402.

Datum	Zeit	Vorgang	Quelle	Fundstelle
		durch.		
17.11.98		Nach einem Gespräch am 17.11.98 will Simonis von einer Koalitions- krise nichts wissen. Steenblock solle sich einmal zwei Tage aus- schlafen. Er werde auch künftig in ähnlichen Lagen zuständig sein.	Simonis	Dpa - 171657 Nov 98.
17.11.98		Das Kabinett beschließt, dass der Innenminister künftig mitentschei- det, ob eine Lage vorliegt, die die Einrichtung eines interministeriellen Krisenstabes erfordert. Es soll eine Arbeitsgruppe unter gemeinsa- mem Vorsitz von Steenblock und Dr. Wienholtz zur Schwachstellen- analyse eingesetzt werden. Außerdem soll Kontakt zum Bund und zu den Meeresanrainern zur Verbesserung des Sicherheitskonzeptes gehalten werden.	Dr. Wien- holtz	Protokoll Umweltausschuss vom 18.11.98, S. 5.
17.11.98		Steenblock wehrt sich dagegen, von einzelnen Kabinettsmitgliedern öffentlich madig gemacht zu werden. Gemeint ist damit Simonis, die ihn aufforderte, den Krisenstab des Innenministerium zu nutzen und sich vor Ort zu zeigen.	Steenblock	Dpa - 171250 Nov 98.
17.11.98		Steenblock vertritt die Auffassung, die Ölbekämpfung und die Lage- einschätzung in Schleswig-Holstein sei angemessen geplant und koordiniert gewesen. Gerät und Mannschaften seien in ausreichen- dem Maße verfügbar gewesen. Vieles sei an der ELG vorbei organi- siert worden.	Steenblock	Dpa - 171359 Nov 98.
Mittwoch, 18.11.98		Steenblock habe innerhalb seiner Kompetenzen gehandelt. Die Katastrophe sei aber offenbar lange unterschätzt worden.	Altmann	Dpa - 181302 Nov 98.
18.11.98		Steenblock und Dr. Wienholtz räumen Defizite bei der Öffentlich- keitsarbeit ein. Nach der Einrichtung des interministeriellen Leitungs- stabes habe sich dies gebessert. Steenblock habe zunächst zwei Krisenstäbe als nachteilig empfunden und seine Meinung erst in der Kabinettsitzung geändert.	Steenblock Dr. Wien- holtz	Dpa - 181329 Nov 98.
18.11.98	10.00 Uhr	Steenblock kritisiert vor dem Umweltausschuss die ELG: Einzelne Personen, nicht aber die gesamte Struktur habe sich bewährt. Das	Steenblock	Protokoll Umweltausschuss,

Datum	Zeit	Vorgang	Quelle	Fundstelle
		Konzept sei veränderungsbedürftig.		18.11.98, S. 7.
18.11.98	12.30 Uhr	Die „Barbara“ macht an der „Pallas“ fest. Mithilfe eines Kranes können die Ladeluken aufgemacht werden und die „Kiel“ kann wirksam direkt in die Brandbekämpfung eingreifen.	Steenblock	AProt. 3, S. 24.
18.11.98		Das MUNF und die ELG stimmen über die Organisations- und Führungsstrukturen ab.	Schell	AProt. 20, S. 65, 66.
18.11.98		Steenblock nimmt an der aktuellen Stunde des Deutschen Bundestages zur Havarie der „Pallas“ teil.	Steenblock	AProt. 3, S. 24.
18.11.98	Abends	Steenblock fährt zur Umweltministerkonferenz nach Stuttgart.	Steenblock	AProt. 3, S. 24.
18.11.98	Abends	In der ZDF-Sendung „Welsers Fälle“ kritisiert Simonis die ELG als zu ineffektiv und zu teuer. Am Wochenende würde dort keiner arbeiten, jeder könne kommen und gehen, wann er wolle.	Simonis Simonis	Abschrift vom 18.11.98. AProt. 28, S. 22, 23.
Donnerstag, 19.11.98		In den letzten Tagen gab es keine neuen Ölanlandungen. Bisher sind circa 50 Kubikmeter Öl ausgetreten, so die ELG. Die Ölschlengel liegen weiter um die „Pallas“, das Öl kann konzentriert aufgenommen werden. Eine Ölfahne (1,5 km lang, 100 m breit) driftet seewärts.	MUNF	Pressemitteilung vom 19.11.98.
19.11.98		Der Knick an der „Pallas“ hat sich verstärkt. Durch Befüllung mit Löschwasser ist das Wrack circa ein Meter tiefer eingesunken, aber stabil. Das Feuer in Laderaum 6 scheint gelöscht. Laderaum 4 ist enorm heiß, Holzreste glühen noch.	MUNF	Pressemitteilung vom 19.11.98.
19.11.98		Die „Barbara“ beginnt, Öl aus den beiden hinteren Schweröltanks abzupumpen.	MUNF	Pressemitteilung vom 23.11.98.
19.11.98		Steenblock gibt auf der Umweltministerkonferenz in Stuttgart einen Bericht über die „Pallas“-Havarie und stellt einen mit dem Bundesumweltministerium gemeinsam erarbeiteten Antrag zum Schutz von Nord- und Ostsee bei Schiffsunfällen zur Beschlussfassung.	Steenblock	AProt. 3, S. 24
19.11.98		Nach der Kritik von Simonis beschwert sich die ELG über die mangelnde Unterstützung durch die Politik. Simonis beantwortet das	Schell	AProt. 20, S. 42,43

Datum	Zeit	Vorgang	Quelle	Fundstelle
		Schreiben erst am 21.12.98.		
Freitag, 20.11.98		Es wird nur wenig Ölaustritt beobachtet. Die Bedingungen zur Aufnahme des Öls seien gut, die See ist ruhig.	MUNF	Pressemitteilung vom 20.11.98.
20.11.98		Die „Pallas“ qualmt noch. Das Feuer in Laderaum 6 ist derzeit gelöscht. Die Löschung des Laderaums 4 soll im Laufe des Tages erfolgen.	MUNF	Pressemitteilung vom 20.11.98.
20.11.98		Die „Pallas“-Havarie ist allein auf das Versagen der zuständigen Stellen zurückzuführen. Es gebe ein internationales Übereinkommen, nach dem deutsche Behörden auch außerhalb der Hoheitsgewässer hätten eingreifen können.	ÖTV	Dpa - 202052 Nov 98.
20.11.98		Die ELG fordert Schleswig-Holstein auf, die Ölsperren wieder abzubauen, da diese nur behindern.	Schell	AProt. 20, S. 40, 41.
Samstag, 21.11.98		Zur Kritik der ÖTV, die Behörden hätten nach dem Torrey-Canyon-Abkommen auch außerhalb der Hoheitsgewässer eingreifen können, sagt Steenblock: „Ja, diese Möglichkeit gibt es“. Jetzt müsse gefragt werden, wie die Einsatzstrukturen verbessert werden könnten. Bei allen bestehenden Abkommen sei besonders zu klären, wie sie konkret umzusetzen seien	Steenblock	Dpa - 211414 Nov 98.
21.11.98		Auf dem kleinen Parteitag von Bündnis 90/Die Grünen in Kiel wird Steenblock zu zögerliches Handeln vorgeworfen. Er erhält von den Delegierten dennoch volle Rückendeckung.		Dpa - 211705 Nov 98.
21.11.98		Steenblock verweist auf die Kompetenzverteilungen zwischen Bund und Ländern. Nach seiner Auffassung sei Schleswig-Holstein erst zuständig gewesen, als der Ölaustritt begann. In diesem Zusammenhang mag es kleinere Probleme gegeben haben. Seine Maßnahmen seien grundsätzlich richtig gewesen. Es habe keine Kritik gegeben, dass zu wenig Helfer oder zu wenig Gerät vor Ort gewesen sei. Er sei aber zu spät an der Westküste präsent gewesen, eventuell habe es zu viele Beratungen mit Behördenvertretern gegeben.	Steenblock	Dpa - 211705 Nov 98.

Datum	Zeit	Vorgang	Quelle	Fundstelle
21.11.98	Bis 24.00 Uhr	Fast 18 Kubikmeter Öl und über 30 Kubikmeter Ölwassergemisch sind seit dem 19.11.98 auf die „Barbara“ geleitet worden.	MUNF	Pressemitteilung vom 23.11.98.
Nacht zu Sonntag, 22.11.98		In der Nacht ist wieder geringfügig Öl ausgetreten. Bis Sonntag habe es keine Ölanspülungen gegeben, es bestehe aber die Möglichkeit, dass mit dem Hochwasser etwas kommt.	Viße	Dpa - 221108 Nov 98
22.11.98		Steenblock lehnt Rücktrittsforderungen ab, es habe sachlich keinerlei Versäumnisse gegeben.	Steenblock	Dpa - 220914 Nov 98
22.11.98		Das Feuer auf der „Pallas“ ist möglicherweise vollständig gelöscht. Es gebe keinen Rauch mehr.	MUNF	Dpa - 220914 Nov 98
22.11.98		Das MUNF und die WSD Kiel wehren sich gegen Kritik. Das Land habe nach der Strandung der „Pallas“ bei der Ölbekämpfung zügig und mit den notwendigen Kräften und Gerät gehandelt. Die Bürgermeister und Amtsvorsteher hätten aber früher informiert werden sollen. Die Expertenkommission werde erheblichen Fragebedarf haben, insbesondere, ob der Reeder früher hätte rausgenommen werden sollen.	Steenblock	Dpa - 221613 Nov 98
22.11.98	Abends	Derzeit gelte das Feuer als gelöscht. Trotzdem bestehe noch die Gefahr, dass Flammen wieder durch den Wind entfacht werden. Größere Sicherheit gebe es erst, wenn das Schiff weiter abgekühlt. Bis zum Abend seien mehr als 17,5 Tonnen Öl abgepumpt worden.	MUNF	Dpa - 221711 Nov 98.
Montag, 23.11.98		Es ist nur wenig Öl ausgetreten und es werden keine Ölfahnen festgestellt. Lediglich ein leichter Ölfilm befindet sich in der Nähe der „Pallas“. Die Ölschlengel sind auf Grund des starken Seeganges gerissen und hängen an der Steuerbordreling der „Pallas“. Die „Kiel“ wird diese entfernen. Die Bergungsfirma will beginnen, Öl aus dem Maschinenraum abzuschöpfen und das Abpumpen aus den Tanks vorzubereiten. Am Morgen gib es geringfügige Ölanlandungen am Südstrand von Föhr.	MUNF	Pressemitteilung vom 23.11.98.

Datum	Zeit	Vorgang	Quelle	Fundstelle
23.11.98		Die Arbeiten sind fortgesetzt worden. Die „Pallas“ soll mithilfe von Stahlpfählen weiter stabilisiert werden. Die Wetterlage ist ruhig, es weht nur ein leichter Wind.	Nauta	Dpa - 300816 Nov 98.
23.11.98		Die ELG fordert Schleswig-Holstein nochmals auf, die Ölsperren wieder abzubauen. Diese werden dann entsorgt.	Schell	AProt. 20, S. 40, 41.
Dienstag, 24.11.98		Es wird erneut kein Ölaustritt beobachtet. Die „Kiel“ wird die restlichen Ölschlengel entfernen. Auf Föhr gibt es geringe Restverschmutzungen vom Vortag, der Strand wird von ALR-Mitarbeitern gereinigt. Insgesamt wurden 690 Kubikmeter Ölsandgemisch aufgenommen. Die Ölweherschiffe nahmen insgesamt 253 Kubikmeter Ölwassergemisch und knapp 18 Kubikmeter separiertes Öl auf.	MUNF	Pressemitteilung vom 24.11.98.
24.11.98		Das Kabinett beschließt auf Vortrag von Steenblock und Dr. Wienholtz, dass der Leitungsstab nicht mehr täglich, sondern nur noch lageabhängig tagt. Der Leitungsstab tagte noch einmal am 27.11. und am 30.11.98 jeweils um 11.00 Uhr.	Steenblock Steenblock Preugschat	AProt. 3, S. 25. AProt. 6, S. 12. AProt. 22, S. 60.
24.11.98		Ab heute wird die tägliche Lageberichterstattung nur noch schriftlich erfolgen. Eine Pressekonferenz gibt es nur noch bei Bedarf.	MUNF	Pressemitteilung vom 23.11.98.
24.11.98		Die Firma Wijsmuller erhält 40.000 Dollar pro Tag. Dies wird vom MUNF nicht bestätigt. Es sei nicht üblich, von der ELG ausgehandelte Vertragsinhalte öffentlich zu machen.	MUNF	Dpa - 241136 Nov 98.
24.11.98		Die ELG hatte nach Auffassung von Steenblock eine ungünstige Verhandlungsposition. Es habe Interesse an einem schnellem Ergebnis bestanden und deshalb keine Zeit gegeben, weltweit Angebote einzuholen und zu bewerten.	Steenblock	Dpa - 241619 Nov 98.

Datum	Zeit	Vorgang	Quelle	Fundstelle
Mittwoch, 25.11.98		Es tritt kein Öl aus. Ein Ölbekämpfungsschiff bleibt vor Ort in Bereitschaft. Die übrigen Schiffe liegen einsatzbereit in den Häfen. Bislang wurden 670 Kubikmeter Ölsandgemisch eingesammelt.	MUNF	Pressemitteilung vom 25.11.98.
25.11.98		Es gibt eine leichte Qualmentwicklung aus Laderaum 1.	MUNF	Pressemitteilung vom 25.11.98.
25.11.98		Bis heute sind 49 Kubikmeter Öl und ca. 27,1 Kubikmeter Ölwassergemisch (Ölanteil 90 Prozent) auf die „Barbara“ geleitet worden. Nach Angaben der Bergungsfirma sind 73,3 Kubikmeter Öl abgepumpt.	MUNF	Pressemitteilung vom 26.11.98.
Donnerstag, 26.11.98		Auch heute trat kein Öl aus dem Wrack der „Pallas“ aus.	MUNF	Pressemitteilung vom 26.11.98.
26.11.98		Die leichte Qualmentwicklung in Laderaum 1 wird genauer untersucht. Ein Bundeswehrhubschrauber soll dazu einen Generator von der Ladeluke entfernen.	MUNF	Pressemitteilung vom 26.11.98.
26.11.98		Steenblock kritisiert die Ankündigung Münteferings vom 25.11.98, eine Arbeitsgruppe „des Hauses“ einzusetzen, da dadurch die Gefahr des Eindrucks einer internen Gruppe bestehe. Schleswig-Holstein werde eine unabhängige Experten einsetzen (Gewerkschaften, Reeder, Naturschutzverbände, Lotsenvereinigungen, Versicherungen).	Steenblock	Dpa - 261555 Nov 98.
Freitag, 27.11.98		Bis heute Morgen wurden rund 100 Kubikmeter Öl und knapp 10 Tonnen Diesel auf die „Barbara“ geleitet.	MUNF	Pressemitteilung vom 27.11.98.
27.11.98		Die leichte Qualmentwicklung in Laderaum 1 konnte nicht näher untersucht werden. Der Generator konnte wegen schlechter Sichtverhältnisse nicht entfernt werden.	MUNF	Pressemitteilung vom 27.11.98.

Datum	Zeit	Vorgang	Quelle	Fundstelle
Montag, 30.11.98		Die ELG gibt eine Untersuchung in den Laderäumen hinsichtlich möglicher Giftstoffe in Auftrag. Bisher sind 104,9 Kubikmeter reines separiertes Schweröl und 12,8 Kubikmeter Diesel abgepumpt worden.	MUNF	Pressemitteilung vom 30.11.98.
Mittwoch 02.12.98		Die „Kiel“ wird entlassen, um eine ungeschützte Situation in der Ostsee zu beseitigen.	Steenblock	AProt. 3, S. 25.
02.12.98		Simonis beauftragt Prof. Clausen mit der Erstellung einer Schwachstellenanalyse.	Simonis	AProt. 28, S. 7.
Donnerstag, 03.12.98		Steenblock informiert das Kabinett über unterschiedliche Möglichkeiten zur Entsorgung des Wracks der „Pallas“. Es wird beschlossen, hierzu ein Gutachten anfertigen zu lassen.	Steenblock	AProt. 3, S. 25.
03.12.98		Die Firmen Wijsmuller und Titan möchten eine Dokumentation über den aufwendigen Arbeitseinsatz erstellen. Die ELG steht dem kritisch gegenüber, da eine derartige Dokumentation auch Bilder von dem außerordentlich hohen Verschmutzungsgrad des Wracks öffentlich machen würde.	22. ELG-Bericht	Akten MUNF, Ordner A, S. 118.
Freitag, 11.12.98		Experten der ELG besichtigen die „Pallas“ und stellen fest, dass die Laderäume 1-4 ölfrei sind. In Laderaum 4 befinden sich noch einige Ölschlieren, in den Laderäumen 5 und 6 gibt es noch stichfestes bitumenartiges Öl, das mit einem Baggergreifer entfernt wird.	Steenblock	AProt. 3, S. 26.
Montag, 14.12.98		Mit Zustimmung des Kabinetts wird der interministerielle Leitungsstab aufgelöst.	Kesting	AProt. 18, S. 72.
Dienstag, 15.12.98		Das Kabinett stimmt der Feststellung der Experten der ELG vom 11.12. zu. Die fachlichen Belange und weiteren Entscheidungen werden damit wieder allein vom MUNF wahrgenommen.	Steenblock	AProt. 3, S. 26.
Montag, 21.12.98		Der Schleswig-Holsteinische Landtag beschließt die Einsetzung des „Pallas“-Untersuchungsausschusses.		Prot. 74. Landtags-sitzung, S. 5452.

Datum	Zeit	Vorgang	Quelle	Fundstelle
Montag, 28.12.98		Das StUA fordert in einem Erfahrungsbericht, dass der Einsatzleitung eine Liste der privaten Reedereien, die mit geeigneten Schiffen in die landseitige Ölbekämpfung eingebunden werden könnten, zur Verfügung gestellt werden müsse.		Akten StUA, 19. bis 31.12.98., S. 4660.
Sonntag, 10.01.99		Die „Barbara“ verlässt die „Pallas“, nachdem Experten festgestellt haben, dass sich keine abbergefähigen Ölmengen mehr auf der „Pallas“ befinden.	Steenblock	AProt. 3, S. 26.
Donnerstag, 14.01.99		Ein ehemaliger Mitarbeiter des Amtes für Land- und Wasserwirtschaft warnt vor nicht abschätzbaren Restölmengen an Bord der „Pallas“.	Corinth	Umdruck 14/3487.
14.01.99		Nach Einschätzung des MUNF kann angesichts der insgesamt auf dem Wrack nur noch geringen fließfähigen Ölmengen eine Verunreinigung von Stränden, Deichen und Vorländereien ausgeschlossen werden. Das MUNF vermutet noch circa drei Kubikmeter Öl mit nur geringem Anteil von Schweröl in der „Pallas“.	Schell	Akten MUNF, Ordner B-3, S. 223-224.
Mittwoch, 27.01.99		In einem Erfahrungsbericht kritisieren Mitarbeiter des AIR, dass das Feuerlöschschiff „Kiel“ zunächst nur zur Ölbekämpfung eingesetzt wurde und langwierige Verhandlungen notwendig waren, die Order zu ändern. Das Handling der Lukenanhebung auf der „Pallas“ sei mangelhaft gewesen, ferner lagen der Einsatzleitung keine zeichnerischen Unterlagen der „Pallas“ vor. Schließlich solle die ELG überlegen, ob nicht bereits vor der Strandung der „Pallas“ die Ölabwehrschiffe hätten alarmiert werden müssen.		Akten AIR, Vermerk vom 28.01.99.
Freitag, 29.01.99		Aus dem Wrack werden 14 Kubikmeter Öl-Wassergemisch abgebor-gen.	MUNF	Pressemitteilung vom 19.02.99.
Freitag, 12.02.99		Die Umweltorganisation „Greenpeace“ besichtigt die „Pallas“. Schon mit bloßem Auge sei zu erkennen gewesen, dass mehr als die am 14.01.99 angegebenen Restölmengen an Bord seien. In der Folgezeit reinigt die Organisation die „Pallas“ mehrfach.	Bussau	AProt 28, S. 53.
Samstag,		Von der „Pallas“ werden noch einmal 20 Kubikmeter Öl-	MUNF	Pressemitteilung vom

Datum	Zeit	Vorgang	Quelle	Fundstelle
13.02.99		Wassergemisch abgeborgen.		19.02.99.
Freitag, 19.02.99		Das MUNF korrigiert die Angaben über die Restölmengen und geht jetzt von 30 Kubikmeter Öl aus, das sich noch im Wrack befindet.	MUNF	Pressemitteilung vom 19.02.99.
Mittwoch, 12.05.99		Seit dem Abzug der Hubinsel „Barbara“ am 10.01.99 sind insgesamt 67 Kubikmeter Öl von der „Pallas“ abgeborgen worden.	MUNF	Pressemitteilung vom 12.05.99.
Montag, 14.06.99		Nach Aussage von „Greenpeace“ sind seit Januar circa 80 Tonnen Öl durch die Ölentorgungsschiffe abgeborgen worden. Nicht erfasst seien die Ölmengen, die unkontrolliert ins Meer geflossen seien. Die Organisation kritisiert die Schutzmaßnahmen als unprofessionell und nachlässig.	Greenpeace	Umdruck 14/3484.

Votum des Ausschussmitglieds Abg. Wolfgang Kubicki (F.D.P.)

A. Der Ausschuss

Fast ein Jahr lang hat der „Pallas“-Untersuchungsausschuss konstruktiv zusammengearbeitet, um die notwendigen Informationen zusammenzutragen, damit das Land Schleswig-Holstein für die Zukunft besser auf Unglücksfälle wie die „Pallas“-Havarie vorbereitet ist und schneller und effektiver auf vergleichbare Gefahren reagieren kann. Für einige der untersuchten Sachverhaltsteile konnte – auch in den Ergebnissen und Vorschlägen – eine breite Übereinstimmung erzielt werden. Für den Bericht haben die Fraktionen von SPD und Bündnis90/Die Grünen aber auch eine Fülle von Fakten einfach weggelassen oder aus dem Zusammenhang gerissen und feststehende Tatsachen zwar beschrieben aber nicht gewürdigt. Die F.D.P. bedauert das sehr. Wer wirklich den Willen zur Aufklärung eines Sachverhaltes hat, kann und darf so nicht vorgehen.

Der „Pallas“-Untersuchungsausschuss stand unter der Fragestellung, *welche Maßnahmen die Landesregierung Schleswig-Holstein im Zusammenhang mit der Havarie und der Strandung des Holzfrachters „Pallas“ vor beziehungsweise an der Nordseeküste ergriffen hat bzw. hätte ergreifen können, um die Strandung zu verhindern und deren Folgen abzuwenden.* Um diese Frage angemessen zu beantworten, wäre es erforderlich gewesen, zunächst den Sachverhalt umfassend und im Zusammenhang darzustellen und anschließend die Geschehensabläufe zu beurteilen. Diesem Umstand ist nicht ausreichend Rechnung getragen worden. Alle Bedenken, die die F.D.P. deshalb von Beginn an gegen die vorliegende Gliederung vorgetragen hat, wurden verworfen. Das Ergebnis ist ein Bericht, dessen Sachverhaltsdarstellung lückenhaft und ohne die erforderlichen Zusammenhänge ist. Die Bewertung ist auf dieser Grundlage einseitig.

Auf diese Weise reduziert sich der Bericht vor allem auf eine Rechtfertigung, warum die Landesregierung nicht gehandelt hat, anstatt herauszuarbeiten, nach welcher Maßgabe das Land hätte handeln können. Offenbar ist es den Fraktionen von SPD und Bündnis 90/Die Grünen wichtiger gewesen, positive Vergangenheitsbewältigung – insbesondere zugunsten von Umweltminister Steenblock und des von ihm geführten Ministeriums – zu betreiben, statt die Fehler, die bei der Bewältigung der „Pallas“-Havarie unstreitig aufgetreten sind, angemessen aufzuarbeiten. Dem Untersuchungsauftrag wird diese Darstellung nicht gerecht.

Die F.D.P.-Fraktion legt deshalb aus ihrer Sicht notwendige Ergänzungen zum Sachverhalt sowie eine eigene Bewertung vor.

B. Zum Sachverhalt

Die Bemühungen, die unternommen worden sind, um die Havarie und Strandung des Holzfrachters „Pallas“ zu verhindern waren vielfältig. Besondere Anerkennung gebührt dabei den mutigen und entschlossenen Einsätzen der Hilfskräfte vor Ort, sei es auf Schiffen, Hubschraubern und an Land, die sich nach Kräften bemüht haben, größere Schäden für das Wattenmeer und die Küste zu vermeiden.

In verschiedenen Chronologien zum „Havarieverlauf der Pallas“, zu den Bergungs- und Schleppversuchen, zur Brandbekämpfung sowie zu den Ölbekämpfungsmaßnahmen versucht der Bericht diese Bemühungen aufzuarbeiten. Die Schwerpunktsetzung, die dabei zugunsten der Darstellung der Ölbekämpfung vorgenommen wird, hält die F.D.P., trotz des Umstandes, dass es sich dabei ohne Zweifel um die zeitintensivste Maßnahme gehandelt hat, für falsch. Insbesondere ist die Darstellung der Ölbekämpfungsmaßnahmen im wertenden Teil des Berichts unter der Fragestellung, ob die Landesregierung alle rechtlichen und tatsächlichen Möglichkeiten zur Gefahren- und Katastrophenabwehr genutzt hat, verfehlt. Sie gehört vielmehr zur Sachverhaltsdarstellung.

Eine Überbewertung erfährt auch die Darstellung der Witterungsverhältnisse in der Zeitleiste zum Havarieverlauf der „Pallas“. Wenngleich unstrittig die extrem widrigen Wetterbedingungen erheblichen Einfluss auf die Gefahrabwehrmaßnahmen aller beteiligten Stellen und Akteure hatten, werden mit der detaillierten Darstellung keine besonderen Erkenntnisse vermittelt, insbesondere da in den nachfolgenden Chronologien die relevanten Wetterverhältnisse immer wieder aufgegriffen werden. Es wird lediglich der im Bericht geäußerten Vermutung, dass die Ursache der Strandung der „Pallas“ die Sturmwetterlage war, der Boden bereitet. Für diese *Vermutung* hätte es des Ausschusses nicht bedurft.

Durch die getrennte Darstellung der einzelnen Geschehensabläufe, ohne dass – wie ursprünglich geplant - ein einheitlicher und ausschließlich am historischen Ablauf orientierter Sachverhalt vorangestellt ist, der auch das Zusammenwirken der verschiedenen Handlungsebenen wiedergibt, geraten darüber hinaus die Zusammenhänge zwischen den verschiedenen Maßnahmen aus dem Blickfeld. Bereits die Wiederholungen in den verschiedenen Chronologien und die Querverweise auf erst nachfolgende Textpassagen spiegeln das deutlich wider.

Insbesondere ist die Chronologie zum Havarieverlauf kein Ersatz für einen Gesamtüberblick. Es bleiben an dieser Stelle Sachverhaltselemente unberücksichtigt, die in der Gesamtschau für die Bewertung des Unglücksfalls von Bedeutung sind, beispielsweise die Warnungen, Hinweise und Hilfsangebote aus dem Innenministerium, Einsatzmöglichkeiten der „Oceanic“ nach ihrem Einsatz mit der „Ruby XL“, die Anordnung von Umweltminister Steenblock, die „Pallas“ einzuschlingeln und weiteres mehr. Es verfälscht den Gesamteindruck, wenn diese Elemente erst an späterer Stelle isoliert im Bericht angesprochen werden.

Die Trennung der Handlungsabläufe in den Chronologien birgt darüber hinaus – bei allem Bemühen um eine systematischen Aufarbeitung der Ereignisse - auch noch eine weitere Gefahr: Sie erweckt den Eindruck, als habe es eine Rangfolge gegeben, wonach erst nach dem Scheitern der Bergungsmaßnahmen Brandbekämpfungsmaßnahmen in Betracht gekommen wären. Das ist falsch.

Zwar steht fest, dass zu Beginn der Havarie der Schwerpunkt der Maßnahmen zur Gefahrenabwehr in dem Versuch lag, eine Schleppverbindung herzustellen, um den Frachter in einen geschützten Bereich oder einen Hafen schleppen zu können. Voraussetzung und gleichzeitig auch Ziel dieser Maßnahme war jedoch die Brandbekämpfung. Ohne das Löschen der immer wieder aufflammenden Brandherde und ohne ein Kühlen der Außenhaut wäre das Herstellen einer Schleppverbindung überhaupt nicht möglich gewesen. Andererseits wurde in der Herstellung einer Schleppverbindung eine geeignete Maßnahme gesehen, um die „Pallas“ an einen Ort zu verbringen, an dem sie endgültig hätte gelöscht werden können. Bergungs- und Brandbekämpfungsmaßnahmen gingen also Hand in Hand.

Gegenteiliges, wie es im Bericht dargestellt wird, kann insbesondere nicht aus den Aussagen des Leiters der Feuerwehr Cuxhaven Gillert abgeleitet werden, wonach eine umfassende Brandbekämpfung auf der „Pallas“ auf offener See nicht möglich gewesen sei. Sowohl Gillert als auch der stellvertretende Leiter der Feuerwehr Hamburg Rechenbach haben deutlich gemacht, dass sich nur das *abschließende* Löschen eines Brandes auf offener See nicht realisieren lässt. Die Feuerwehren sind aber durchaus in der Lage, einen Brand auf einem Schiff auf offener See so weit zu löschen, dass sie das Schiff in einem weitgehend manövrierfähigen Zustand halten. Die Feuerwehr Cuxhaven, aber auch die Feuerwehr Brunsbüttel, sind für diese Zwecke sogar extra ausgebildet und technisch ausgestattet.

Dies gilt insbesondere, wenn die Feuerwehren rechtzeitig über ein Feuer informiert werden, um den Brandherd effektiv bekämpfen und begrenzen zu können. Im Fall „Pallas“ hat es jedoch eine erhebliche Zeitverzögerung zwischen der Information des Zentralen Meldekopfes in Cuxhaven und der dort ansässigen Feuerwehr von ca. sieben Stunden gegeben. Die schleswig-holsteinische Landesregierung, insbesondere das für besondere Lagen zuständige Umweltministerium, hat die Feuerwehr in der Anfangsphase nicht informiert.

Es bleibt hypothetisch, ob und inwieweit bei einer wesentlich früheren Anforderung der Feuerwehr ein Übersteigen auf die „Pallas“ möglich gewesen wäre und sich der weitere Geschehensablauf dadurch geändert hätte. Wäre ein Einsatz der Feuerwehr Cuxhaven unmittelbar nach dem Verlassen der Besatzung der „Pallas“ jedoch erfolgt, hätte nach den Darstellungen von Gillert und Rechenbach zumindest eine Möglichkeit bestanden, eine sachgerechte Brandbekämpfung vorzunehmen und die anfangs noch funktionsfähige Betriebstechnik und damit die Manövrierfähigkeit der Schiffes zu erhalten, um es an einen Notliegeplatz zu verbringen. Aufgrund der technischen Ausführungen der „Pallas“ (Eisklasse) wäre ein Kontrollieren der Situation durch die Feuerwehr sehr gut möglich gewesen und ein Übergreifen des Feuers von den Laderäumen auf die Maschine und das Brückenhaus hätte möglicherweise verhindert werden können.

Durch mangelhaften Informationsaustausch aller betroffenen Stellen wurde diese Chance vertan. Selbst eine sachgerechte Vorplanung eines Handlungskonzepts unter Einbeziehung entsprechender Fachberater der Feuerwehr Cuxhaven erfolgte nicht.

Unvollständig und aus dem Zusammenhang gerissen ist auch die Darstellung über die Zusammenarbeit des Umweltministeriums mit dem Innenministerium. Feststellungen, wonach es unterschiedliche Bewertungen der Situation gegeben habe, die in solchen Fällen aber durchaus üblich seien, beschönigen die damaligen Vorkommnisse. Tatsächlich hat das Innenministerium, insbesondere die Mitarbeiter des Amtes für Katastrophenschutz, die Lage von Anfang an wesentlich realistischer eingeschätzt und auch auf eine mögliche Gefährdung der schleswig-holsteinischen Küste hingewiesen. Das Umweltministerium lehnte jedoch die Angebote, die Krisenzentrale des Innenministeriums zwecks verbesserter Kooperation aller betroffenen Stellen zu nutzen, dreimal ab. Man habe die Lage im Griff, lautete die Begründung durch Abteilungsleiter Kesting im Umweltministerium, die Zuständigkeit läge bei der ELG. Bis heute ist allerdings unklar, auf welcher Grundlage das Umweltministerium eine Zuständigkeit des Landes Schleswig-Holstein oder sonstige Interventionsmöglichkeiten des Landes, auch im Rahmen der ELG, ausschließen konnte.

Erst auf die persönlichen, sowohl schriftlichen als auch telefonischen, Aufforderungen von Innenminister Dr. Wienholtz gegenüber Umweltminister Steenblock am 9. November 1998 reagierte das Umweltministerium auf die Hilfs- und Unterstützungsangebote. Auf Beschluss der Lan-

desregierung wurde schließlich am 11. November 1998 ein Interministerieller Leitungsstab eingerichtet. Seine positive Auswirkung auf alle beteiligten Stellen bei der weiteren Bewältigung des Unglücksfalls ist unbestritten.

Einseitig und ergebnisorientiert sind schließlich auch die Darstellungen zur Ölbekämpfung. Zwar trifft es zu, dass die Ölbekämpfung an Land *im Ergebnis* gut funktionierte. Diese Feststellungen, insbesondere in Verbindung mit scheinbar abschließenden Zitaten, wonach beispielsweise der Amtsvorsteher von Amrum Jungclaus vor dem Untersuchungsausschuss mit Bezug auf touristische Auswirkungen des „Pallas“-Unglücks geäußert hat, froh zu sein, eine saubere Insel vorzeigen zu können, können jedoch nicht darüber hinweg täuschen, dass es im Verlauf der Ölbekämpfung erhebliche Probleme gegeben hat. Jungclaus erwähnt sie an gleicher Stelle. Unter anderen weist er darauf hin, dass die auf Amrum angelandeten Ölmengen so dramatisch gewesen seien, dass sofort Hilfskräfte der Amrumer Feuerwehr alarmiert worden seien. Er kritisiert außerdem, dass den Helfern vor Ort Unterstützungsmaßnahmen seitens der Landesregierung verweigert worden sind. Hinzukommt eine mangelhafte Informationspolitik, die immer wieder Fragen und Unklarheiten in Bezug auf Zuständigkeiten, Einsatzpläne und Handlungsabläufe bei den Helfern hervorrief. Die Stimmung der beteiligten Helfer war daher zu Recht gereizt.

Auch Greenpeace kritisierte den unprofessionellen und nachlässigen Umgang der Landesregierung mit der Ölverschmutzung. Insbesondere die Bergung der Restölmengen hat erhebliche Schwachstellen gezeigt.

C. Bewertung

Dem Untersuchungsauftrag nicht gerecht werden nach Auffassung der F.D.P. auch die Überlegungen zu den rechtlichen und tatsächlichen Möglichkeiten, die dem Land Schleswig-Holstein zur Gefahren- und Katastrophenabwehr zur Verfügung gestanden haben. Dabei erkennt die F.D.P. durchaus an, dass man Aussagen von Zeugen und Sachverständigen unterschiedlich würdigen und auch Geschehensabläufe unterschiedlich deuten kann. Es kann und darf aber nicht sein, dass feststehende Tatsachen ausgeblendet und Fakten und Rechtsvorschriften einfach ignoriert werden, um sich nicht mit anderen als den tatsächlich ergriffenen Handlungsmöglichkeiten auseinander setzen zu müssen.

Ausgangspunkt für die Bewertung der von der Landesregierung im Zusammenhang mit der Havarie und Strandung der „Pallas“ veranlassten Maßnahmen ist die Frage, ob die Landesregierung alle rechtlichen und tatsächlichen Möglichkeiten zur Gefahren- und Katastrophenabwehr hinsichtlich der „Pallas“ genutzt hat, um vorhandene oder eingetretene Schäden zu vermeiden oder zu minimieren und ob die Koordinierung mit den Maßnahmen von Behörden des Bundes hierzu beigetragen hat.

Leider geht der Bericht hier bereits im Ansatz von einem falschen Ausgangspunkt aus, indem er den Zeitpunkt *nach* der Strandung der „Pallas“ zum Kernpunkt der Gefahrenabwehrmaßnahmen erhebt und die Frage der Minimierung der Meeresverschmutzung und damit einhergehender Schäden für den marinen Bereich besonders in den Vordergrund rückt. Ohne Frage erstreckt sich die Frage nach den rechtlichen und tatsächlichen Möglichkeiten aber gleichermaßen auf den Zeitpunkt *vor* der Strandung der Pallas. Die gewählte Schwerpunktsetzung, die der Bewertung vorangestellt wird, ist daher verfehlt.

Welche rechtlichen und tatsächlichen Möglichkeiten dem Land Schleswig-Holstein zur Bewältigung des „Pallas“- Unglücks zur Verfügung gestanden haben, ist im Ausschuss umstritten geblieben.

Die F.D.P. ist der Auffassung, dass es über die getroffenen Maßnahmen hinaus noch eine Reihe weiterer Möglichkeiten gegeben hätte, um der Havarie und Strandung der „Pallas“ zu begegnen. Dabei ist sich die F.D.P. bewusst, dass es hypothetisch bleiben muss, ob und inwieweit sich diese Maßnahmen auf den Geschehensablauf ausgewirkt hätten, insbesondere ob und inwieweit sich dadurch hätten Schäden vermeiden oder minimieren lassen. Das ist aber weder ein Indiz dafür, dass man nicht hätte anders handeln können noch lässt es die Schlussfolgerung zu, dass das tatsächlich praktizierte Vorgehen deshalb „in Ordnung“ gewesen ist. Es ist es nach der Überzeugung der F.D.P. nicht. In rechtlicher Hinsicht ergibt sich das aus folgenden Gründen:

Zutreffend geht der Bericht bei der Frage der Zuständigkeiten des Landes Schleswig-Holstein davon aus, dass – mit Ausnahme der Verkehrsfunktion der Bundeswasserstraßen – „alle übrigen Kompetenzen in den Zuständigkeitsbereich der Länder (fallen), insbesondere die Zuständigkeit zur Abwehr von Gefahren für die Küstengewässer und zur Beseitigung einer bereits eingetretenen Verschmutzung der Küstengewässer oder einer Verschmutzung der Strände“. Für die Frage nach den rechtlichen Eingriffsmöglichkeiten bedeutet das, dass Schleswig-Holstein durchaus hätte eingreifen *können*, wenn es die Notwendigkeit dazu gesehen hätte. Denn ohne Frage stellte die brennend und führerlos auf die schleswig-holsteinische Küste zutreibende „Pallas“ eine Gefahr für Schleswig-Holsteins Küstengewässer dar.

Dieses Ergebnis stützt sich sowohl auf Aussagen des Geschäftsführers des Deutschen Vereins für Internationales Seerecht Dr. Nöll, der auf die völkerrechtliche Berechtigung des Küstenstaates hingewiesen hatte, die Polizeigewalt ausüben zu können. Folge ist, dass das Land im Falle einer drohenden Verschmutzung der Meeresumwelt infolge einer Havarie oder eines Feuers an Bord eines Schiffes unverzüglich geeignete Maßnahmen zur Gefahrenabwehr ergreifen darf. Die Eingriffsbefugnisse des Küstenstaates zur Abwehr insbesondere von Umweltverschmutzungen wird außerdem im Bericht des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen besonders betont. Darüber hinaus kommt auch die Rechtsgutachterin Dr. König im Rahmen der von der Ministerpräsidentin in Auftrag gegebenen Schwachstellenanalyse aus Anlass der Havarie der Pallas zu dem Ergebnis, dass dem Land Schleswig-Holstein, möglicherweise im Rahmen seiner Eilkompetenz, im Wege der allgemeinen Gefahrenabwehr und für die Beseitigung bereits eingetretener Störungen Möglichkeiten zum Eingreifen zur Verfügung gestanden hätten. Prof. Dr. Ziemke von der Universität Erlangen bestätigt diese Auffassung.

Soweit demgegenüber die Fraktionen von SPD und Bündnis 90/Die Grünen vor allem auf die Regelungen zum Verkehrs- und Wegerecht auf See nach dem Seeaufgabengesetz verweisen, wonach eine von der Schifffahrt ausgehende und ebenso eine der Schifffahrt drohende Gefahr die Zuständigkeit des Bundes begründet, und auch keine Notkompetenzen zugunsten des Landes Schleswig-Holstein bestanden haben sollen, übersehen sie, dass sich die Frage nach den rechtlichen und tatsächlichen Möglichkeiten nicht nur darauf beschränkt, welche Maßnahmen die Landesregierung getroffen hat. Nach dem Untersuchungsauftrag sollte ebenfalls darlegt, welche Maßnahmen die Landesregierung hätte ergreifen können. Die Fraktionen waren sich darüber einig, dass der Bericht nicht nur im Rückblick als Rechtfertigung für getroffene bzw. nicht getroffenen Maßnahmen des Umweltministers dienen kann, sondern sein Sinn vor allem in Schlussfolgerungen für die Zukunft liegen muss. Es verkürzt den Untersuchungsauftrag unzulässig, wenn sich die Fraktionen von SPD und Bündnis 90/Die Grünen darauf be-

schränken, das Verhalten der Landesregierung und insbesondere des Umweltministers auf der Grundlage rechtlicher Vorgaben zu rechtfertigen.

Nach sachverständiger Rechtsauffassung hätte Schleswig-Holstein durchaus Gefahrabwehrmaßnahmen ergreifen können. Zumindest hätte es sich nach den vom Bund eingeleiteten Maßnahmen, selbst eine ausschließliche Zuständigkeit des Bundes unterstellt, erkundigen können. Dass kein Amtshilfeersuchen des Bundes vorgelegen hat, wie es rot/grün darlegen, begründet nicht, dass das Land kein Angebot zur Amtshilfe macht. Vor dem Hintergrund der Gefahrenlage ist im Übrigen auch nicht vorstellbar, dass der Bund möglichen Vorschlägen oder gar eigenen Gefahrabwehrmaßnahmen des Landes Schleswig-Holstein unter Hinweis auf die von SPD und Bündnis 90/Die Grünen als ausschließlich angenommene Kompetenz widersprochen hätte.

Umweltminister Steenblock und die Schleswig-Holsteinische Landesregierung haben jedoch erst gar nicht den Versuch unternommen, von irgendwelchen Handlungsmöglichkeiten Gebrauch zu machen. Dass ergibt sich insbesondere aus den Aussagen von Umweltminister Steenblock, Innenstaatssekretär Wegener sowie dem Leiter des Amtes für Katastrophenschutz Preugschat, die sich über die rechtlichen Möglichkeiten bis zur Havarie der „Pallas“ nicht im Klaren waren.

Unabhängig von einer originären Zuständigkeit hat es die schleswig-holsteinische Landesregierung nach Auffassung der F.D.P. jedenfalls versäumt, im Rahmen der ihr nach der Bund-Länder-Vereinbarung über die Bekämpfung von Meeresverschmutzungen (BLV) und der ELG-Richtlinie zustehenden Möglichkeiten Gefahrabwehrmaßnahmen zu ergreifen oder zumindest zu initiieren. So hat die Landesregierung weder von der Möglichkeit Gebrauch gemacht, frühzeitig gemäß § 5 Absatz 6 Satz 2 BLV einen ELG Fall einzuberufen, was es als ein der von der Verschmutzung bedrohtes Küstenland hätte verlangen können. Auch die Durchführung weiterer Maßnahmen zur Gefahrenabwehr, beispielsweise einer frühzeitigeren Anforderung der „Oceanic“ oder des Feuerlöschbootes „Kiel“ hätte nach § 5 Absatz 7 Satz 4 BLV von der schleswig-holsteinischen Landesregierung durchgesetzt oder zumindest angeregt werden können.

Bis heute ist jedoch noch nicht einmal klar, mit welcher Maßgabe der ELG-Vertreter Schleswig-Holsteins nach Cuxhaven entsandt worden ist. Das schleswig-holsteinische Mitglied in der ELG, Schell, hat im Gegenteil deutlich gemacht, dass er während der gesamten Zeit keine Weisungen der Landesregierung erhalten hat, dass es keine Anregungen aus der Landesregierung gegeben habe, sondern nur einen fachlichen Austausch und Lagebeurteilungen. Damit ist der Umweltminister seiner Führungsverantwortung nicht gerecht geworden.

In tatsächlicher Hinsicht waren die Möglichkeiten für das schleswig-holsteinische Umweltministerium in der Anfangsphase des Unglücksfalls „Pallas“ begrenzt. Sie lassen sich jedoch nicht mit dem Hinweis, dass alle geeigneten Schiffe bereits im Einsatz oder nicht verfügbar waren, generell verneinen. Insbesondere ist bis heute unklar geblieben, warum es seitens des schleswig-holsteinischen Umweltministerium, eigenständig oder über die ELG, keine Anfragen gegeben hat, den Hochseeschlepper „Oceanic“ frühzeitiger zur „Pallas“ zu beordern. Umweltminister Steenblock hat stets darauf hingewiesen, dass er noch aus seiner Zeit als Bundestagsabgeordneter um die besondere Bedeutung der „Oceanic“ für die Sicherheit der Nordsee informiert war und sich für ihre Stationierung auch stets eingesetzt hat. Es wäre daher zumindest zu erwarten gewesen, dass sich Umweltminister Steenblock nach ihrer Einsatzmöglichkeit erkundigt, auch wenn letztlich die Order für die „Oceanic“ durch den ZMK erfolgt. Dies gilt umso mehr vor dem Hintergrund, dass auch der Kapitän der „Oceanic“ Pohl die Auffassung vertreten

hat, dass ein früheres Übergeben der in Schlepp genommenen „Ruby XL“ möglich gewesen wäre und damit die „Oceanic“ früher für die „Pallas“ einsatzbereit gewesen wäre. Jedenfalls hätte die „Oceanic“ aber nicht erst auf stand-by nach Helgoland gehen müssen, bevor sie zum Einsatz an die Pallas beordert wird.

Dass eigenständige Maßnahmen, selbst entgegen den fachlichen Empfehlungen der ELG , möglich waren, zeigt sich im Übrigen bei der Anordnung von Umweltminister Steenblock, die „Pallas“ einzuschleppen.

Vor diesem Hintergrund ist es nur schwer nachvollziehbar, dass die Fraktionen von SPD und Bündnis 90/Die Grünen die Frage, ob die Landesregierung ihre rechtlichen und tatsächlichen Möglichkeiten genutzt hat, eindeutig bejahen. Die vielfältigen Aussagen und Materialien machen im Gegenteil deutlich, dass es durchaus andere Handlungsmöglichkeiten gegeben hätte, auch wenn deren Auswirkungen hypothetisch bleiben müssen.

D. Resümee

Ziel des Untersuchungsausschusses war es neben der Aufbereitung der zurückliegenden Ereignisse im Unglücksfall „Pallas“ zukunftsfähige effektive Gefahrenabwehrmaßnahmen für den Bereich der Nord- und Ostsee zu erarbeiten. Wenn es zuträfe, dass die Landesregierung mit Ausnahme der Presse- und Öffentlichkeitsarbeit im Wesentlichen alles richtig gemacht hat, wie es SPD und Bündnis 90/Die Grünen als Ergebnis formulieren, wäre es nahe liegend, dass keine wesentlichen Änderungen der Handlungsabläufe vorgenommen werden. Genau das ist nicht der Fall. Die Landesregierung hat bereits ihren „Organisationserlass über die Geschäftsverteilung bei der Abwehr drohender oder eingetretener Gefahren unterhalb der Katastrophenschwelle“ geändert und ist damit einer frühzeitig erhobenen Forderung der F.D.P. nachgekommen. Darüber hinaus ist der Forderungskatalog, wie sich die Zusammenarbeit der betroffenen Stellen künftig effektiver gestalten lässt, ausweislich der im Bericht ausgewiesenen „eigenen Ergebnisse und Vorschläge“ lang. Trotz unterschiedlicher Bewertung der Geschehensabläufe konnte in diesem Punkt große Übereinstimmung zwischen allen Fraktionen erzielt werden.

Vor diesem Hintergrund stellt die F.D.P. fest, dass im Unglücksfall „Pallas“ eine Reihe von Möglichkeiten nicht genutzt worden sind, die zu einer positiven Bewältigung hätte beitragen können. Dies lag vor allem an der unentschlossenen und zögerlichen Haltung von Umweltminister Steenblock und seinem Ministerium, die es in der Hand gehabt hätten, sich der Sache anzunehmen, und für den Schutz des schleswig-holsteinischen Wattenmeers und der Küste nichts unversucht lassen, um einen Schaden abzuwenden oder zu minimieren. Dazu hätte gehört sich in Zusammenarbeit mit allen betroffenen Stellen einen Überblick über die rechtlichen und tatsächlichen Möglichkeiten zu verschaffen und diese auch konsequent zu nutzen, eigenständig oder in Kooperation mit den Partnern.

Stattdessen hat das Vertrauen in das Handeln Dritter jegliche Eigeninitiative überwogen. Hierin liegt das eigentliche Unglück des Falls „Pallas“.

Votum des Ausschussmitglieds Abg. Anke Spoorendonk (SSW)

A. Vorbemerkung

SSW ist der Auffassung, dass die vorliegende Gliederung des Abschlussbericht nicht als günstig anzusehen ist. Sinn und Zweck eines Abschlussberichtes bestehen darin, das Parlament über eine abschließende Beurteilung zu einem bestimmten Untersuchungsgegenstand zu informieren. Dazu ist es erforderlich, den jeweiligen Leser umfassend und so in den zu beurteilenden Sachverhalt einzuführen, dass dieser die Komplexität des Falles erkennt und Zusammenhänge versteht.

Dieses erscheint vorliegend nur bedingt gelungen. Insbesondere die Darstellung des Sachverhaltes hätte nach Auffassung des SSW einheitlich unter einem Gliederungspunkt in historischer Form erfolgen müssen. Dabei sind Kürzungen nur dort zuzulassen, wo auf Darstellung in ausführlicher Weise verzichtet werden kann, ohne dass Erfüllung des Untersuchungsauftrages infrage gestellt wird.

Die dargestellte Form der Gliederung schließt jedoch nicht aus, die Komplexität des vorliegenden Sachverhaltes befriedigend herauszuarbeiten. Die unterschiedlichen Handlungs- und Entscheidungsebenen können gleichwohl klar differenziert aufgezeigt werden. Dabei ist es möglich, gemäß des Untersuchungsauftrages, die folgenden drei Ebenen, dennoch deutlich zu machen:

1. Internationale Ebene
2. Nationale Ebene
 - Bund – Land
 - Bundesländer untereinander
 - Schleswig-Holstein
 - + interministerielle Ebene
 - + unterhalb der Ministeriumsebene
3. Zusammenarbeit der Einheiten
 - Land – See
 - Land
 - See

Die im Abschlussbericht gewählte Systematik ermöglicht es hingegen nach diesseitiger Auffassung nur schwer, diese komplexen Verschränkungen zu erkennen.

Im Folgenden soll jedoch nicht auf die formell abweichende Meinung des SSW weiter eingegangen werden. Vielmehr wird auf inhaltliche Fragen Bezug genommen.

B. Stellungnahme

1. Kommunikation zwischen MUNF und Innenministerium

Die Darstellung und Bewertung der Kommunikation zwischen MUNF und Innenministerium stellt nach Ansicht des SSW einen Schwerpunkt der Arbeit dar, da sie entscheidend war für die weitere Arbeit der nachfolgenden Stellen innerhalb des landeseigenen Verwaltungsaufbaus und für die Pressearbeit. Die Kommunikation zwischen Umweltministerium und Innenministerium wurde wesentlich bestimmt durch die Geschehnisse um die Einrichtung des interministeriellen Leitungsstabes auf der Grundlage des Vorliegens einer besonderen Lage unterhalb Katastrophenschwelle.

Der Komplex zugrunde liegende Sachverhalt ergibt sich im Wesentlichen aus den Aussagen der Auskunftspersonen Dr. Wienholtz, Kesting, Gudat und Bastian.

a) Kurze Darstellung des Sachverhaltes

Am Freitag, dem 30.10.1998, wurde durch den Ministerialdirigenten im Innenministerium Gudat mit dem Umweltministerium Verbindung aufgenommen. Aufgrund der sich zuspitzenden Lage um die „Pallas“ wurde vorgeschlagen, eine besondere Lage festzustellen um auf diese Weise für das Wochenende den interministeriellen Leitungsstab einzuberufen und die Krisenzentrale des Innenministeriums zu öffnen. Dieses wurde vom Umweltministeriums abgelehnt. Das Innenministerium verfolgte in der darauf folgenden Woche die Situation um die „Pallas“ weiter.

Am Freitag, dem 6.10.1998, erfolgte ein erneuter Kontakt vom Innenministerium zum Umweltministerium, verbunden mit dem Angebot, eine besondere Lage festzustellen. Die Einschätzung der Situation seitens des Umweltministeriums war unverändert, sodass dieses wiederholt abgelehnt wurde.

Am Montag, dem 9. November 1998, wurde durch das Innenministerium schriftlich von Minister zu Minister nochmals der Vorschlag unterbreitet, den interministeriellen Leitungsstab einzurichten. Dieses wurde ebenso wie die vorhergehenden Vorschläge abgelehnt.

Begründet wurde die Ablehnung damit, dass nach Auffassung des Umweltministeriums die Vorteile eines solchen Leitungsstabes für das federführende Ressort nicht überwogen. Zwar hätte die Krisenzentrale des Innenministeriums bessere Fernmeldeverbindungen zur Verfügung stellen können, diese hätte des Umweltministeriums nach eigener Auffassung aber auch selbst ohne Schwierigkeiten herstellen können. Entscheidend gegen die Einrichtung des interministeriellen Leitungsstabes als Folge der Annahme einer besonderen Lage hat nach Aussicht des Umweltministeriums gesprochen, dass zwei Strukturen parallel vorgehalten werden müssten.

Eine Struktur innerhalb des Umweltministeriums zur weiteren Unterrichtung und Abarbeitung des Falles innerhalb des Ministeriums sowie eine Gruppe von Mitarbeitern innerhalb des Leitungsstabes. Hiergegen wurden innerhalb des MUNF Bedenken erhoben, mit der Folge, dass die Einrichtung des interministeriellen Leitungsstabes abgelehnt wurde.

Die jeweiligen Minister hatten sodann vereinbart, dass in der Kabinettsitzung am 10.11.1998 über die Einrichtung des interministeriellen Leitungsstabes diskutiert und entschieden werden sollte. Demgemäß entschied das Kabinett, den interministeriellen Leitungsstab einzuberufen.

b) Bewertung

Die Einschätzung durch das Umweltministerium ist nach diesseitiger Auffassung unter Berücksichtigung der vorliegenden Situation falsch gewesen, da zum einen die Voraussetzungen einer besonderen Lage gegeben waren und das MUNF die offensichtlichen Vorteile, die aus der Einrichtung des interministeriellen Leitungsstabes erwachsen, verkannt hat.

Unter der Voraussetzung des Vorliegens einer besonderen Lage folgt die Einrichtung des interministeriellen Leitungsstabes.

Die Voraussetzungen für das Vorliegen einer besonderen Lage ergeben sich aus einem Beschluss der Landesregierung vom 24. März 1987 über die Grundsätze für die Zusammenarbeit der Ministerien im Krisenfall und in besonderen Lagen in Verbindung mit dem Organisationserlass der Ministerpräsidenten über die Geschäftsverteilung der Landesregierung vom 19. Juli 1994. Danach stellt eine besondere Lage ein Ereignis unterhalb des Krisenfall es dar. Sie ist insbesondere gegeben, wenn wegen einer bevorstehenden Gefahr oder einer eingetretenen Störung der öffentlichen Sicherheit in einem überörtlichen Bereich

- die ständige Beobachtung der Lage erforderlich ist und/oder
- laufenden Maßnahmen getroffen werden müssen und
- diese Maßnahmen laufend zwischen mehreren Ministerien der Landesregierung abgestimmt werden müssen.

Vorliegend handelte es sich um ein Ereignis unterhalb des Krisenfalles. Denn ein Ereignis, das Leben und Gesundheit zahlreiche Menschen, erhebliche Sachwerte oder lebensnotwendige Versorgung der Bevölkerung in so ungewöhnlichem Maße schädigt oder gefährdet, dass zu einer Bekämpfung auch der Einsatz von Einheiten und Einrichtungen erforderlich erscheint, die nicht für den täglichen Einsatz zu Verfügung stehen, stellte die Havarie der „Pallas“ zu diesem Zeitpunkt nicht dar.

Eine ständige Beobachtung der Lage war erforderlich, da ständig mit Ölaustritt aus dem zerbrochenem Schiffskörper, der verhindert oder bekämpft werden musste, zu rechnen war. Dieser Umstand hat zudem erfordert, dass laufende Maßnahmen getroffen werden mussten bzw. die Situation um die „Pallas“ ständiger Beobachtung bedurfte. Schließlich sind diese Maßnahmen auch laufend jedenfalls zwischen Umwelt- und Innenministerium zu koordinieren gewesen und auch koordiniert worden, denn es war nicht auszuschließen, dass sich die Situation noch in eine Katastrophe hätte verwandeln können oder das Innenministerium sonst wie in den Fall eingebunden werden sollte.

Dies hat zur Folge, dass ein interministerieller Leitungsstab hätte gebildet werden müssen, was im vorliegenden Fall zu entscheidenden Vorteilen im Hinblick auf die Organisation und Bekämpfung von Schadstoffaustritten und der Beseitigung an den Uferzonen geführt hätte.

Aufgrund der Gliederung des interministeriellen Leitungsstabes in einen technischen, einen fachlichen und den Bereich Öffentlichkeitsarbeit kann davon ausgegangen werden, dass der Fall „Pallas“ jedenfalls hinsichtlich der Öffentlichkeitsarbeit hätte besser abgearbeitet werden können. Federführend in fachlicher Hinsicht wäre gemäß des Organisationserlasses der Ministerpräsidenten nach wie vor das Umweltministerium gewesen. Insofern hätte sich hinsichtlich des Know-hows um die fachliche Bearbeitung des Falles nichts geändert, vielmehr hätte es zu einer Verbesserung der Personalstärke geführt, da die Mitarbeiter des MUNF, die die Pressearbeit betreuten, freigesetzt worden wären. Es bleibt zudem anzunehmen, dass der Bereich Öffentlichkeitsarbeit auf diese Weise wesentlich besser betreut worden wäre, denn dieser steht in Verantwortung der Presse- und Informationsstelle der Landesregierung, die für professionelle und kompetente Öffentlichkeitsarbeit steht.

Damit lässt sich feststellen, dass der unmittelbare Vorteil dieser Struktur darin besteht, dass durch sie sichergestellt wird, dass eine einheitliche und kontinuierliche Informationspolitik nach innen wie nach außen betrieben wird.

Ausfluss dieser Zusammenarbeit unter Einschaltung des Innenministeriums hätte zudem eine bessere Zusammenarbeit mit den betroffenen Kommunen bewirkt. Das Innenministerium ist grundsätzlich zuständig für den Katastrophenschutz. Untere Katastrophenschutzbehörden sind in Schleswig-Holstein die Kreise. Daher bestehen zwischen Innenministerium und den unteren Katastrophenschutzbehörden guten Verbindungen und geübte Mechanismen und Meldewege zur Abarbeitung von Krisen oder Krisen ähnlichen Situationen. Diese Strukturen wären zugunsten einer schnellen und effektiven Abarbeitung des Falles „Pallas“ dienlich gewesen. Daher hätten sie genutzt werden sollen. Insbesondere hätten die betroffenen Kommunen auf diese Weise besser in die Abwehrmaßnahmen eingebunden werden können, was zu einer schnelleren und für alle Beteiligten zufriedenstellenderen Lösung geführt hätte.

Schließlich muss davon ausgegangen werden, dass die Öffentlichkeitsarbeit und damit die Darstellung des Falles als solchem aber auch die Darstellung der getroffenen Maßnahmen, die das Land Schleswig-Holstein ergriffen hatte, durch die Abgabe an die Presse- und Informationsstelle des Landes entscheidend verbessert worden wäre. Es ist nicht von jedem Fachmann innerhalb eines Ministeriums zu erwarten, dass er neben seiner Tätigkeit in fachlicher Hinsicht auch die Presse- und Öffentlichkeitsarbeit zufrieden stellend leisten kann. Insbesondere im Fall der „Pallas“ kann dies mit Bestimmtheit gesagt werden, da die Havarie ein besonderes Medieninteresse hervorgerufen hat, was besondere Erfahrungen im Umgang mit Informationen voraussetzt. Deshalb ist es von entscheidender Bedeutung, dass die Informationspolitik nach „außen“ koordiniert und einheitlich wahrgenommen wird.

2. Ausschöpfung tatsächlichen Möglichkeiten

Die Frage, ob die Landesregierung Schleswig-Holsteins alle tatsächlichen Möglichkeiten hinsichtlich der Havarie der Palast genutzt hat, muss insbesondere hinsichtlich des Zeitraumes vor Strandung und Austritt von Öl untersucht werden.

Auf der Grundlage dessen, dass eine rechtliche Zuständigkeit des Landes Schleswig-Holsteins im Rahmen einer präventiven Gefahrenabwehr nicht vorlag, muss gefragt werden, ob eine tatsächliche Möglichkeit bestand, im Vorwege in das Havariegeschehen einzugreifen. Richtigerweise muss dies verneint werden, da eigene Schlepperkapazitäten nicht zu Verfügung standen. Aber auch in diesem Zusammenhang muss jedoch darauf verwiesen werden, dass sowohl die Informationspolitik nach außen, das heißt gegenüber Bürgern und Medien, als auch nach innen gegenüber nachgeordneten Behörden oder betroffenen Kommunen offensichtlich schlecht organisiert war oder überhaupt nicht stattgefunden hat. Die Übermittlung und der Austausch von Informationen von oben nach unten und daraus resultierende vorbereitende Maßnahmen tatsächlicher Art sind von der Landesregierung gar nicht oder nur ungenügend betrieben worden.

C. Ergebnis

Die durch den Ausschuss zu beantwortende Frage, ob die Landesregierung Schleswig-Holsteins alle rechtlichen und tatsächlichen Möglichkeiten zur Gefahren- und Katastrophenabwehr hinsichtlich der Palast genutzt hat, um vorhandene oder eingetretene Schäden zu vermeiden oder zu minimieren, muss unter Beachtung der Ergebnisse des Untersuchungsausschusses insoweit bejaht werden.

Im Ergebnis waren Ölbekämpfung auf See wie ein Land erfolgreich, was aber nicht zuletzt auch auf den besonderen Einsatz der Kommunen zurückzuführen ist.

Zwar ist die Öffentlichkeits- und Informationsarbeit kein Bestandteil der Gefahrenabwehr, weshalb das Ergebnis der Untersuchung hierdurch nicht beeinflusst wird. Die Presse- und Öffentlichkeitsarbeit der Landesregierung in diesem Fall ist jedoch den Anforderungen der modernen Mediengesellschaft nicht gerecht geworden. Dieser Umstand hat auch Einfluss auf die Zusammenarbeit der Behörden untereinander gehabt. Diese Fehleinschätzung ist nach diesseitiger Auffassung vermeidbar gewesen, weshalb die Landesregierung hierfür die Verantwortung zu tragen hat. Ohne die sachliche Federführung in der Bearbeitung der Havarie zu verlieren, hätte durch frühere Einberufung des interministeriellen Leitungsstabes die fachlich nicht wesentlich zu beanstandende Arbeit des Umweltministeriums durch professionelle Presse- und Öffentlichkeitsarbeit ergänzt werden können.

Schließlich bleibt festzustellen, dass bei allen festgestellten Mängeln an der Arbeit der zuständigen Behörden die Havarie und Strandung des Holzfrachters „Pallas“ nicht hätte vermieden werden können. Das Verhalten der Landesregierung war in keinem Fall für den Ausgang der Havarie kausal, da nicht mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit festgestellt werden kann, ob ein jeweiliges Alternativverhalten zu einem anderen Ergebnis geführt hätte.

Die Havarie der „Pallas“ ist damit als Unfall zu deklarieren, dessen Ausgang maßgeblich durch Umstände beeinflusst worden ist, außerhalb des Verantwortungsbereichs der zuständigen Behörden lag. Dabei sind insbesondere zu berücksichtigen, dass die „Pallas“ ohne Besatzung, brennend und manövrierunfähig war und dass Wind- und Seeverhältnisse besonders ungünstig gewesen sind.

D. Eigene Ergebnisse und Vorschläge

Der SSW ist der Auffassung, dass die bereits vorhandenen Stellen, Küstenwache, Einsatzleitgruppe, zentraler Meldekopf, die Sonderstelle des Bundes zur Bekämpfung von Meeresverschmutzungen sowie die Sonderstelle der Länder zur Bekämpfung von Meeresverschmutzungen ausreichende Möglichkeit bieten, durch die Schifffahrt verursachte Schäden zu bekämpfen und auftretende Gefahren abzuwehren. Insbesondere die Havarie der „Pallas“ lässt sich nach Ansicht des SSW gerade nicht dafür anführen, dass die vorhandene Struktur verändert werden muss. Unfälle der vorliegenden Art werden auch durch eine geänderte Organisationsstruktur nur schwer verhindert werden können, wenn die äußeren Gegebenheiten, insbesondere die Wetterbedingungen, entsprechend sein werden. Der Ausgang der Havarie der „Pallas“ steht nicht in Zusammenhang mit der internen Organisation der jeweils handelnden Behörden.

Schließlich hat der vorliegende Fall deutlich gemacht, dass die vorhandenen Strukturen nicht ausreichend genutzt werden.

Daher kommt der SSW zu dem Schluss, dass zunächst im Rahmen der vorhandenen Einrichtungen und auf der Grundlage der gewonnenen Erfahrungen das derzeitige System optimiert werden sollte.

Das vorliegend aufgeworfene Problem der unterschiedlichen Zuständigkeiten hinsichtlich der Gefahrenabwehr wird sich auch durch die Einrichtung einer Küstenwache, mit Allkompetenz ausgestattet, nicht einfach lösen lassen.

Zum einen erscheint eine Küstenwache schon deshalb nicht geeignet, da sie einen erheblichen Verwaltungsapparat erforderlich machen wird. Erfahrungsgemäß arbeiten derartige Großbehörden im Dienstalltag nicht immer effektiver als kleinere Einheiten, da die Reibungsverluste erheblich sein können. Auch kann die Bündelung von Kräften im Wege von Vereinbarungen erfolgen, wie es zurzeit praktiziert wird (ELG). Zum anderen setzt die Konzentration vieler Kompetenzen auf eine Behörde „Küstenwache“ voraus, dass eine Grundgesetzänderung zu erfolgen hat, da der Zuständigkeitskatalog der Art. 83 f. GG derzeit unterschiedliche Kompetenzzuweisungen zugunsten Bund und Ländern bezüglich der betroffenen Sachgebiete enthält. Hiergegen bestehen zweierlei erhebliche Bedenken.

Einmal erscheint es sehr fraglich, ob die übrigen Küstenländer einer entsprechenden Änderung des Grundgesetzes überhaupt zustimmen würden, da die Interessenlagen hinsichtlich der Einrichtung einer Küstenwache unterschiedlich sind. Zum anderen wird die Auffassung vertreten, dass eine Grundgesetzänderung zur Lösung des Problems auch unverhältnismäßig erscheint. Fazit des Falles „Pallas“ ist nach Ansicht des SSW, dass die vorhandenen Strukturen, die in derartigen Fällen zur Verfügung stehen, ausreichend sind, wenn sie nur entsprechend genutzt werden. Daher sollte alles daran gesetzt werden, diese in einem ersten Schritt zu einem möglichst hohen Grad auszuschöpfen und in einem ggf. notwendigen zweiten Schritt einer Optimierung zu unterziehen, bevor eine neue „Superbehörde“ installiert wird.

Votum des Ausschussmitglieds Abg. Dr. Ulf von Hielmcrone (SPD)**A. Vorbemerkung:**

Dem, durch den Beschluß des „Pallas“- Untersuchungsausschusses vom 10.01.2000 festgestellten Ergebnis der Untersuchung ist aus meiner Sicht zu folgen. Einer Klarstellung bedarf jedoch die in Punkt IV. B 1. und 2. des Berichtes vorgenommene Beurteilung der Zuständigkeiten des Bundes und des Landes Schleswig-Holstein für die Gefahrenabwehr während der Havarie und Strandung der „Pallas“, soweit diese auf der gutachterlichen Stellungnahme des Prof. Dr. Burkhard Ziemske, Erlangen, beruht. Dieses ist deshalb erforderlich, da die von Prof. Dr. Ziemske vertretene Rechtsauffassung in wesentlichen Teilen rechtsfehlerhaft ist und zu Schlussfolgerungen führt, die mit dem geltenden Recht der Bundesrepublik Deutschland und des Landes Schleswig-Holstein nicht im Einklang stehen. Als Grundlage einer Bewertung des Handelns der schleswig-holsteinischen Landesregierung ist sie deswegen ungeeignet.

Die von Professor Ziemske vertretene Auffassung würde außerdem in der Konsequenz zu einer Neuordnung von bisher bestehenden administrativen Strukturen der Gefahrenabwehr auf See in den Bundesländern, auf bilateraler Länderebene sowie im Verhältnis von Bundes- und Landeseinrichtungen des Küstenschutzes führen. Neben verfassungsrechtlichen Auswirkungen hätte die, bei Zugrundelegung der gutachterlichen Auffassung notwendige Einrichtung einer landeseigenen Küstenwache zudem finanziellen Auswirkungen in noch nicht abschätzbarem Umfang für das Land Schleswig-Holstein.

B. Rechtliche Würdigung:**1. Alleinige Zuständigkeit des Bundes für die Gefahrenabwehr auf See:**

Der gutachterlichen Stellungnahme des Prof. Dr. Ziemske ist hinsichtlich der Beurteilung der Zuständigkeit des Landes Schleswig-Holstein für die Gefahrenabwehr außerhalb der 12-Seemeilenzone des Küstenmeeres nicht zu folgen, da diese mit erheblichen Mängeln behaftet ist und in dem als spezielle Kompetenznorm heranzuziehenden Seeaufgabengesetz keine Stütze findet. Diese Auffassung begründe ich wie folgt:

a) Aufgaben der Gefahrenabwehr:

Bereits in der Auseinandersetzung des Gutachters mit den Fragen der Gefahrenabwehr und der öffentlichen Sicherheit und Ordnung generell und speziell bezogen auf Schleswig-Holstein unterlaufen dem Gutachter schwer wiegende Fehler.

Bei der Auflistung von Voraussetzungen für eine Handlungsermächtigung der Polizei- und Ordnungsbehörden wird von dem Gutachter keinerlei Differenzierung zwischen allgemeinen Grundsätzen des Ordnungsrechts und dem in Schleswig-Holstein geltenden Gefahrenabwehrrecht vorgenommen.

Nach Auffassung von Prof. Dr. Ziemke besteht die Aufgabe der Ordnungsbehörden und der Polizei in der Abwehr von Gefahren für die öffentliche Sicherheit **und Ordnung**.⁴⁷⁶ In Schleswig-Holstein ist die öffentliche Ordnung als eigenständiges Schutzgut jedoch gemäß der Generalklausel § 174 LVwG nicht mehr im Schutzauftrag der Ordnungsbehörden und der Polizei enthalten.

Der Gutachter zählt des Weiteren auch die Eigentums- und Vermögenswerte der „Pallas“-Eigner sowie von privaten Besitz- und Eigentumsrechten der Küstenbewohner im weitesten Sinne zu den Rechtsgütern, deren Schutz das Gefahrenabwehrrecht dienen soll.⁴⁷⁷ Weder in der Auflistung, noch in der anschließenden rechtlichen Beurteilung wird hierbei berücksichtigt, dass gemäß § 162 Absatz 2 LVwG ein Schutz privater Rechte nur dann zum Umfang der Gefahrenabwehr zählt, wenn gerichtlicher Schutz nicht mehr rechtzeitig erlangt werden kann, oder die Gefahr besteht, dass die Verwirklichung des Rechtes vereitelt oder erschwert wird. Ob die von dem Gutachter angeführten betroffenen Rechtspositionen überhaupt zum Kreis der durch das Privatrecht geschützten Rechtsgüter gehören, wird von dem Gutachter ebenso wenig erörtert wie die Frage, ob die übrigen Tatbestandsmerkmale des § 162 Absatz 2 LVwG hier erfüllt wurden und damit die landesrechtlichen Voraussetzungen für ein Eingreifen der Ordnungsbehörden vorlagen.

Im Ergebnis bedeutet dies, dass der Gutachter den Umfang der durch das Gefahrenabwehrrecht zu schützenden Rechtsgüter über den Regelungsinhalt des Schleswig-Holsteinischen Landesverwaltungsgesetzes hinaus ausdehnt und hierdurch Handlungskompetenzen und –pflichten für einzelne Landesbehörden begründet, welche durch keine gesetzliche Ermächtigungsgrundlage gedeckt sind.

b) Beschreibung der landesrechtlichen Kompetenzen der Gefahrenabwehr:

Bei der Beschreibung von Zuständigkeiten der Landesbehörden im Bereich der Gefahrenabwehr vertritt der Gutachter die Auffassung, das Innenministerium des Landes Schleswig-Holstein sei als oberste Landesbehörde zur Ausführung des allgemeinen Sicherheits- und Ordnungsrechts zuständig.⁴⁷⁸

Dies steht im Widerspruch zur Regelung des § 164 Absatz 1 Nr. 1 LVwG, nach der die Landesordnungsbehörden die Ministerinnen und Minister im Rahmen ihres Geschäftsbereiches sind. Eine, von dem Gutachter offensichtlich auch in seiner weiteren Untersuchung vorausgesetzte umfassende Zuständigkeit des Innenministeriums besteht daher bereits durch Landesrecht nicht.

⁴⁷⁶ Burkhard Ziemke: „Gutachterliche Stellungnahme zum Zwecke der Beweissicherung im Rahmen der parlamentarischen Untersuchung der Havarie der „Pallas“ und ihrer Folgen durch den „Pallas“-Untersuchungsausschuss des Landtages Schleswig-Holstein“ vom 30.08.1999, Schleswig-Holsteinischer Landtag, Umdruck 14/3696, S. 23 f.

⁴⁷⁷ a.a.O. S. 23 f.

⁴⁷⁸ a.a.O. S. 31 m.w.N.

Dieses Beispiel gibt Anlass zu der Vermutung, dass sich der Gutachter letztlich nicht unter Anwendung der gebotenen Sorgfalt mit der rechtlichen Materie auseinandergesetzt und schleswig-holsteinisches Landesrecht nicht oder nur sehr oberflächlich zu Kenntnis genommen hat.

c) Landesrechtliche Kompetenz zur Gefahrenabwehr seewärts des Küstenmeeres:

Gänzlich problematisch und fehlerhaft wird das Gutachten indessen hinsichtlich der landesrechtlichen Kompetenz seewärts des Küstenmeeres.

Die Frage der landesrechtlichen Zuständigkeit außerhalb des Küstenmeeres ist deswegen von entscheidender Bedeutung, weil bei Bejahung der Zuständigkeit eine Eingriffsmöglichkeit oder gar –verpflichtung seitens des Landes bestanden hätte und zwar in den entscheidenden Stunden und Tagen vor der Strandung der „Pallas“. Um den, hier offensichtlich vom Gutachter beabsichtigten Vorwurf der Untätigkeit seitens des Landes konstruieren zu können, ist es wichtig, dem Land bereits zu diesem Zeitpunkt eine Zuständigkeit zuzuschreiben.

Prof. Dr. Ziemske gelangt daher zu der Erkenntnis, dass eine Zuständigkeit des Landes Schleswig-Holstein zur Gefahrenabwehr seewärts des Küstenmeeres aus Gründen der Natur der Sache und der territorialen Souveränität sowie des kooperativen Föderalismus besteht, soweit das Land auch innerhalb des Küstenmeeres zuständig ist.

Diese Auffassung steht im direkten Widerspruch zum Wortlaut des Gesetzes, welches in § 1 Nr. 3 b des Seeaufgabengesetzes i.d.F.v. 18.09.1998 (BGBl. I S. 2986) die Zuständigkeit wie folgt regelt:

§ 1 Aufgaben

Dem Bund obliegt auf dem Gebiet der Seeschifffahrt

1. ...

2. ...

3. *seewärts der Begrenzung des Küstenmeeres, wenn das Völkerrecht dies zulässt oder erfordert,*

a) die Schifffahrtspolizei,

b) die Abwehr von Gefahren sowie die Beseitigung von Störungen der öffentlichen Sicherheit und Ordnung in sonstigen Fällen, ...

Das Gutachten führt hierzu aus, dass in dieser Regelung keine Aufgabenzuweisung an den Bund unter Ausschluss der Länder zu sehen sei, sondern das durch diese Regelung vielmehr nur auf völkerrechtliche Usancen verwiesen werde. Die nur einfachgesetzliche Aufgabenzuweisung an den Bund verbiete den Ländern keineswegs die Aufgabenerfüllung, da diese in dem Gesetz gar nicht erwähnt seien.⁴⁷⁹

⁴⁷⁹ a.a.O.: S. 45 ff.(48).

Die Vorschrift des § 1 Nr. 3 b des Seeaufgabengesetzes wurde durch das Ausführungsgesetz Suchtstoffübereinkommen 1988 vom 02.08.1993 (BGBl. I S. 1407 (1410)) neu gefasst und weitet die allgemeine Kompetenz von Vollzugsmaßnahmen zur Erfüllung völkerrechtlicher Verpflichtungen und völkerrechtliche Befugnisse nun auch auf die Gefahrenabwehr aus, sofern Völkerrecht dies zulässt oder gebietet. In der Begründung zum Gesetzentwurf der Bundesregierung heißt es hierzu ausdrücklich:

„ ... Buchstabe b stellt klar, dass dem Bund über den Bereich der Schifffahrtspolizei im engeren Sinne hinausgehende polizeiliche Aufgaben der Gefahrenabwehr auf dem Gebiet der Seeschifffahrt, wie sie zur Durchführung des Artikels 17 des Übereinkommens⁴⁸⁰ erforderlich werden können, obliegen. (vgl. auch die in § 1 Abs. 1 der Seeschifffahrtsaufgaben-Übertragungsverordnung vom 23. Juni 1982, BGBl. I S. 733. genannten Fälle, etwa die Überwachung hinsichtlich der Vorschriften über den Gesundheitsschutz der Seeleute.). ...⁴⁸¹.“

Aus dieser Begründung geht deutlich hervor, dass die Intention des Gesetzgebers in der ausdrücklichen Regelung der Zuständigkeit des Bundes zur Gefahrenabwehr außerhalb des Küstenmeeres bestanden hat. Dass dieses nicht nur der Bekämpfung des illegalen Suchtstoffverkehrs durch Ausweitung der polizeilichen Befugnisse außerhalb des Küstenmeeres dienen soll, sondern auch die übrige Abwehr von Gefahren für die Öffentliche Sicherheit und Ordnung mit einbeziehen will, unterstreicht die Bezugnahme auf die Seeschifffahrtsaufgaben-Übertragungsverordnung. In § 1 Absatz 1 Nr. 1 dieser Vorschrift wird dem Bundesgrenzschutz und der Zollverwaltung die Überwachung der Einhaltung der Vorschriften über die Leichtigkeit des Verkehrs, die Abwehr von Gefahren für das Wasser und die Verhütung der von der Seeschifffahrt ausgehenden Gefahren und schädlichen Umwelteinwirkungen auf der Hohen See übertragen. Da der Bund durch völkerrechtliche Verträge nicht nur zur Bekämpfung des Rauschgifthandels, sondern gleichermaßen auch zur Sicherung der Schifffahrt und zum Schutze des Meeres vor Verschmutzung etc. verpflichtet ist, gelten die hier aus Anlass der Umsetzung der Suchtstoffkonvention geregelten ausschließlichen Kompetenzen des Bundes auch für diese Bereiche, sodass durch § 1 Nr. 3 b des Seeaufgabengesetzes eine Abgrenzung der Aufgaben von Bund und Ländern jenseits der 12-Meilen-Zone vorgenommen wird. Sofern der Bund nur auf völkerrechtlichen Usancen hinweisen wollte, hätte die bis 1993 geltende ursprüngliche Fassung von § 1 Nr. 3 b Seeaufgabengesetz, vollkommen ausgereicht.

Neben dem Wortlaut des Gesetzes vertritt eine andere, bisher offenkundig unbestrittene Auffassung zudem die Ansicht, dass sich die räumliche Zuständigkeit des Bundes zur Gefahrenabwehr auf die Hohe See erstreckt. Hier wird eine primäre oder sekundäre Zuständigkeit der Länder nicht postuliert.⁴⁸²

Des Weiteren ist hervorzuheben, dass dem Bund gemäß Artikel 74 Absatz 1 Nr. 21 des Grundgesetzes die Gesetzgebungskompetenz für die Hochsee- und Küstenschifffahrt sowie für die Seewasserstraßen zusteht.

⁴⁸⁰ Übereinkommen der Vereinten Nationen vom 20. Dezember 1988 gegen den unerlaubten Verkehr mit Suchtstoffen und psychotropen Stoffen.

⁴⁸¹ Gesetzentwurf der Bundesregierung vom 22.10.1992, Deutscher Bundestag 12. Wahlperiode, Drucksache 12/3533 S. 23.

⁴⁸² Erwin Beckert, Gerhard Breuer: Öffentliches Seerecht, Berlin; New York 1991 Rdz. 812 ff.; Doris König in: Schwachstellenanalyse aus Anlass der Havarie der Pallas, Schleswig-Holsteinischer Landtag Umdruck 14/3402, Anlage 3 S. 10 f.

Das Gutachten nimmt zu diesen Fragen keine Stellung, eine Auseinandersetzung des Autors mit den Gesetzesmaterialien und den widersprechenden Auffassungen ist nicht dokumentiert. An dieser Stelle ist auch darauf hinzuweisen, dass sich die Überprüfung seiner Thesen bei Bezugnahme auf Sekundärliteratur nicht zuletzt auch wegen des fehlenden Literaturverzeichnisses schwierig gestaltet.

Eine sorgfältige Auslegung des Gesetzes nach seinem Sinn und Zweck, die Heranziehung der Materialien sowie Darstellung und Auseinandersetzung mit abweichenden Ansichten in Literatur und Rechtsprechung muss jedoch Bestandteil einer gutachterlichen Stellungnahme sein. Dies ist nicht zuletzt wegen des Inhaltes der Begründung zur Änderung des § 1 Nr. 3 b SeeaufgabenG dringend geboten, wenn der Gutachter gegen den Wortlaut des Gesetzes eine Alleinzuständigkeit des Bundes verneint.

Das Fehlen dieser Auseinandersetzung ist als erheblicher Mangel des Gutachtens zu werten, der seine Eignung als Argumentationsbasis faktisch aufhebt.

2. Kein Schleswig-Holsteinischer Sonderweg:

Nicht nachzuvollziehen ist ebenfalls die Schlussfolgerung des Gutachters, dass das Land Schleswig-Holstein wegen des aus der Landesverfassung, der Landeshymne und der Einrichtung des „Nationalparks Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer“ resultierenden besonderen Verpflichtung zum Schutz und zur Erhaltung der Natur die bundesrechtlichen Zuständigkeiten kraft Sachgebietsnähe verdrängt⁴⁸³.

Vor allem in der mündlichen Anhörung vertrat der Gutachter, Prof. Dr. Ziemke die Auffassung, dass durch die Einrichtung des Nationalparks Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer und die Aufnahme des Naturschutzes als Staatsziel in der Landesverfassung es zu einer Art Schleswig-Holsteinischen Sonderweg gekommen sei, der die auch von ihm zunächst bejahten Bundeszuständigkeit zugunsten einer Landeszuständigkeit hinsichtlich der Kompetenz zur Gefahrenabwehr zum Schutze der Rechtsgüter Wattenmeer und Naturschutz auf See verdränge.⁴⁸⁴

Hierbei wird einerseits nicht berücksichtigt, dass der Einrichtung eines Nationalparks die bundesrechtliche Regelung des § 14 Bundesnaturschutzgesetz zugrundeliegt und den Bund gleichermaßen wie auch die Länder gemäß Artikel 20 a des Grundgesetzes die Verpflichtung zum Schutz der Umwelt als Verfassungsgebot auferlegt wird. Einen schleswig-holsteinischen Sonderweg gibt es also nicht, der zu anderen Schutzgütern als den vom Bund oder anderen Ländern anerkannten führen würde. Dies wäre eventuell dann gegeben, wenn lediglich Schleswig-Holstein einen solchen Nationalpark eingerichtet hätte oder aber lediglich dieses Land den Naturschutz zum Staatsziel ernannt hätte. Tatsächlich aber haben auch die anderen Nordsee-Küstenländer Wattenmeer-Nationalparks eingerichtet, wie Hamburg und Niedersachsen. Eine Auseinandersetzung mit den sich hieraus ergebenden Kompetenzfragen enthält das Gutachten ebenfalls nicht.

⁴⁸³ Ziemke a.a.O.: S. 62 ff. (71).

⁴⁸⁴ a.a.O.: S. 51 ff.

C. Schlussfolgerung:

Aufgrund der aufgezeigten Mängel des Gutachtens erscheint dieses keineswegs geeignet, eine Bewertung der Kompetenzen zugunsten des Landes für die Gefahrenabwehr jenseits des Küstenmeeres vorzunehmen und zulasten der Landesregierung oder einzelner Ressorts oder Minister eine Schuldzuweisung unterlassenen Handelns zur Abwehr der von der „Pallas“ ausgehenden Gefahren zu postulieren. Die Rechtsauffassung von Prof. Dr. Ziemske führt im Ergebnis zu der Verpflichtung des Landes Schleswig-Holstein, die technischen, personellen und administrativen Ressourcen zur alleinigen Durchführung der Gefahrenabwehr auch außerhalb des Küstenmeeres vorzuhalten. Dies erfordert zwingend die Einrichtung einer schleswig-holsteinischen Küstenwache.

In seiner mündlichen Anhörung hat Prof. Dr. Ziemske immer wieder betont, dass er lediglich die abstrakte Rechtslage untersucht habe, nicht die praktische Seite. Diese Erklärung enthob ihn jedoch nicht der Verpflichtung, sich mit der Umsetzung seiner Hypothesen zu beschäftigen, die zu der Forderung nach einer eigenen schleswig-holsteinischen Küstenwache mit erheblichen finanziellen Konsequenzen führen müsste. In der politischen Auseinandersetzung um das Gutachten des Prof. Dr. Ziemske hat es dann aber immer wieder Versuche gegeben, zwar die generelle Zuständigkeit des Bundes zur Gefahrenabwehr auf See zu postulieren, dann aber jedenfalls eine Teil- oder Mischzuständigkeit des Landes zu konstruieren, wonach das Land berechtigt gewesen wäre, von sich aus beispielsweise zu einem bestimmten Zeitpunkt einen zusätzlichen Schlepper zum Havaristen zu beordern.

Hierzu ist zu sagen, dass der Auffassung des Bundesverfassungsgerichtes, eine Mischverwaltung sei grundsätzlich unzulässig und nur in grundgesetzlich geregelten Fällen möglich, welche auch Prof. Dr. Ziemske vertritt,⁴⁸⁵ unbedingt zu folgen ist. Daher verbieten sich entsprechende Überlegungen, welche eine Teilzuständigkeit des Landes oder des Bundes zum Inhalt haben.

Sofern der gutachterlichen Auffassung in der Konsequenz gefolgt und eine Landes-Küstenwache errichtet wird, ist hinsichtlich der, im Verhältnis zwischen dem Bund und anderen Küstenländern neu zu regelnden Einzelheiten der Aufgabenverteilung mit erheblichen rechtlichen Folgeproblemen und u.U. auch gerichtlichen Auseinandersetzungen zu rechnen. Des Weiteren werden im Landeshaushalt unter Kürzungen in anderen Bereichen erhebliche Mittel aufgewendet werden müssen. Das Gutachten von Herrn Prof. Dr. Ziemske ist hierbei wegen der aufgezeigten Mängel keine verlässliche Argumentationsgrundlage.

⁴⁸⁵ a.a.O.: S. 17 m.w.N.

VIII. Anhang

A. Einsetzungsbeschluss des Landtages

Gemäß Artikel 18 der Landesverfassung in Verbindung mit dem Gesetz zur Regelung des Rechts der parlamentarischen Untersuchungsausschüsse des Landes Schleswig-Holstein wird ein Untersuchungsausschuss zur Klärung darüber eingesetzt, welche Maßnahmen die Landesregierung Schleswig-Holstein im Zusammenhang mit der Havarie und der Strandung des Holzfrachters „Pallas“ vor beziehungsweise an der Nordseeküste ergriffen hat beziehungsweise hätte ergreifen können, um die Strandung zu verhindern und deren Folgen abzuwehren.

Der Ausschuss führt die Bezeichnung „Untersuchungsausschuss zur Aufklärung von Fragen, die im Zusammenhang mit der Havarie und Strandung des Holzfrachters ‚Pallas‘ sowie deren Folgen vor beziehungsweise an der Nordseeküste stehen“, kurz: „Pallas'-Untersuchungsausschuss“.

Der Untersuchungsausschuss hat gemäß § 4 des Gesetzes zur Regelung des Rechts der parlamentarischen Untersuchungsausschüsse in Schleswig-Holstein 13 Mitglieder. Er setzt sich aus sechs Mitgliedern der SPD-Fraktion, vier Mitgliedern der CDU-Fraktion und je einem Mitglied der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, der F.D.P.-Fraktion und einer oder einem Abgeordneten des SSW zusammen.

Das Verfahren des Untersuchungsausschusses regelt sich nach Artikel 18 der Landesverfassung und nach dem Gesetz zur Regelung des Rechts der parlamentarischen Untersuchungsausschüsse des Landes Schleswig-Holstein.

Im Rahmen des Untersuchungsgegenstandes sind im öffentlichen Interesse insbesondere folgende Fragen zu klären:

1. Was hat zur Havarie und Strandung des Holzfrachters „Pallas“ in der Nordsee geführt?

Hierbei soll eine Darstellung und Bilanzierung insbesondere der zeitlichen Abläufe sowie der zeitgleichen Maßnahmen erfolgen.

2. Hat die Landesregierung Schleswig-Holstein alle rechtlichen und tatsächlichen Möglichkeiten zur Gefahren- und Katastrophenabwehr hinsichtlich der „Pallas“ genutzt, um vorhandene oder eingetretene Schäden zu vermeiden oder zu minimieren, und hat die Koordinierung mit den Maßnahmen von Behörden des Bundes hierzu beigetragen?

3. Welche Schlussfolgerungen sind aus der Untersuchung zu ziehen?

Empfiehl es sich insbesondere, dass sich die Landesregierung auf Bundesebene für eine Umstrukturierung des Sicherheitskonzeptes in der Deutschen Bucht einsetzt und/oder die Bundesregierung darum bittet, die Initiative zu entsprechenden Änderungen des internationalen Seerechtes zu ergreifen?

B. Verzeichnis der Sitzungstermine sowie der Tagesordnungen des „Pallas“-Untersuchungsausschusses

Nr.	Datum	öffentlich/ nichtöffentlich	Tagesordnungspunkte
1.	11.01.1999	nichtöffentlich	Konstituierung Wahl des Vorsitzenden und seines Vertreters Verfahrensfragen Beweisanträge
2.	25.01.1999	nichtöffentlich	Beweisanträge Vorgehen im Rahmen der Einvernahme der Auskunftsperson Steenblock
3.	25.01.1999	1. öffentliche	Vernehmung von Rainer Steenblock, Minister für Umwelt, Natur und Forsten Andreas Kresling, Deutscher Wetterdienst Jens Uwe Lütje, Sonderstelle für Schiffssicherheit in Neustadt/Holstein Michael Wempe, Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes
4.	01.02.1999	2. öffentliche	Vernehmung von Werner Hummel, Marine Claims Partner Germany GmbH Peer Rechenbach, Feuerwehr Hamburg Uwe Klein, Deutsche Gesellschaft zur Rettung von Schiffbrüchigen Carsten-Söhnke Wibel, GAUSS
5.	01.02.1999	nichtöffentlich	Zusammenkunft von Abg. Dr. von Hielmcrone mit der Küstengang in der Hamburger Landesvertretung in Bonn anlässlich einer Gesprächsrunde über das „Pallas“-Unglück Beweisanträge Verfahrensfragen
6.	08.02.1999	3. öffentliche	Vernehmung von Rainer Steenblock, Minister für Umwelt, Natur und Forsten
7.	08.02.1999	nichtöffentlich	Beweisanträge
8.	15.02.1999	4. öffentliche	Vernehmung von Udo Helge Fox, Seenotleitung Bremen (MRCC) Roland Lang, Korvettenkapitän, Leiter der Such- und Rettungsleitstelle Hans-Joachim Niklas, Kapitän der „Kiel“ Vorführung der vom NDR zum Thema „Pallas“ gesendeten Beiträge

Nr.	Datum	öffentlich/ nichtöffentlich	Tagesordnungspunkte
9.	15.02.1999	nichtöffentlich	Beweisanträge Umgang mit Beweismaterial
10.	22.02.1999	5. öffentliche	Vernehmung von Dr. Hans-Heinrich Nöll, Deutscher Verein für Internationales Seerecht Karl Otto Zacher, Wasser- und Schifffahrtsamt Cuxhaven (ZMK) Thomas Gillert, Feuerwehr Cuxhaven
11.	22.02.1999	nichtöffentlich	Beweisanträge
12.	01.03.1999	6. öffentliche	Vernehmung von Walter Gerdes, Kapitän der „Meerkatze“ Jörg Bünting, Kapitän der „Hermann Helms“ Claus Pichlo, Kapitän der „Wilhelm Kaisen“ Carsten-Söhnke Wibel, GAUSS
13.	01.03.1999	nichtöffentlich	Antrag auf Beschlagnahme von Unterlagen der Landesregierung Beweisanträge Nachfrage nach der Zusendung der Tagebuchauszüge der „Neuwerk“
14.	08.03.1999	7. öffentliche	Vernehmung von Andreas Körner, Korvettenkapitän, Technische Marineschule Neustadt Hartwig Diekhoff, Kapitän der „Mellum“ Berthold Petersen, Kapitän der „Eiswette“ Kurt Fischer, Kapitän der „Minden“
15.	08.03.1999	nichtöffentlich	Beweisanträge Abfahren der einzelnen Positionen der „Pallas“ von der Insel Sylt bis zu ihrer Strandung
16.	15.03.1999	8. öffentliche	Vernehmung von Dr. Olaf Bastian, Landrat des Kreises Nordfriesland Jürgen Jungclaus, Amtsvorsteher des Amtes Amrum Nickels Olufs, Amtsvorsteher des Amtes Föhr-Land
17.	15.03.1999	nichtöffentlich	Beweisanträge
18.	22.03.1999	9. öffentliche	Vernehmung von Dr. Ekkehard Wienholtz, Innenminister Ulrich Gudat, Abteilungsleiter im Innenministerium Dieter Kesting, Abteilungsleiter im Ministerium für Natur, Umwelt und Forsten

Nr.	Datum	öffentlich/ nichtöffentlich	Tagesordnungspunkte
19.	22.03.1999	nichtöffentlich	Beweisanträge
20.	29.03.1999	10. öffentliche	Vernehmung von Michael Pohl, Kapitän der „Oceanic“ Uwe Schell, Ministerium für Natur, Umwelt und Forsten, Vertreter Schleswig-Holsteins in der ELG
21.	29.03.1999	nichtöffentlich	Beweisanträge Bericht des Vorsitzenden über das Ergebnis eines Obleutegesprächs
22.	19.04.1999	11. öffentliche	Vernehmung von Gernot Körner, Kapitän der „Neuwerk“ Peter Zahalka, Verein Bremer Seeversicherer e.V. Helmut Preugschat, Amt für Katastrophenschutz Olaf Hellwinkel, Nautischer Verein Nordfriesland
23.	19.04.1999	nichtöffentlich	Beweisanträge Terminplanung
24.	10.05.1999	12. öffentliche	Vernehmung von Prof. Dr. Lars Clausen, Leiter der Katastrophenforschungsstelle an der Uni Kiel Richard-Stephen Köhler, Küstenwachzentrum Bremen Jens Udo Lüder, Küstenwachzentrum Bremen Dieter Kesting, Abteilungsleiter im Ministerium für Natur, Umwelt und Forsten
25.	10.05.1999	nichtöffentliche	Terminplanung Beweisanträge
26.	31.05.1999	13. öffentliche	Vernehmung von Hartmut Wegener, Staatssekretär im Innenministerium Henriette Berg, Staatssekretärin im Ministerium für Natur, Umwelt und Forsten
27.	31.05.1999	nichtöffentliche	Beweisanträge Beweismittel
28.	14.06.1999	14. öffentliche	Vernehmung von Heide Simonis, Ministerpräsidentin Dr. Christian Bussau, Greenpeace e.V. Dr. Johannes Oelerich, Staatliches Umweltamt Schleswig
29.	14.06.1999	nichtöffentliche	Beweisanträge Ladung der Auskunftsperson Volker Herrmann

Nr.	Datum	öffentlich/ nichtöffentlich	Tagesordnungspunkte
30.	21.06.1999	15. öffentliche	Vernehmung von Dr. Uwe Jenisch, Autor des Artikels „Rechtsfragen zur Schiffssicherheit - Das Sicherheitskonzept für die deutschen Küsten“
31.	05.07.1999	16. öffentliche	Vernehmung von Volker Herrmann, Wasser- und Schifffahrtsamt Cuxhaven (ZMK) Rainder Steenblock, Minister für Umwelt, Natur und Forsten Dr. Doris König, Autorin eines Gutachtens zur seerechtlichen Fragen aus Anlaß der Havarie der „Palas“
32.	05.07.1999	nichtöffentlich	Nichterscheinen der Auskunftsperson Holtz Beweisanträge
33.	30.08.1999	17. öffentliche	Vernehmung von Volker Holtz, Wasser- und Schifffahrtsamt Cuxhaven (ZMK) Einführung von Beweismaterialien
34.	30.08.1999	nichtöffentlich	Beweisanträge Festsetzung eines Ordnungsgeldes gegen die Auskunftsperson Holtz Vorbereitung des Abschlussberichts
35.	13.09.1999	nichtöffentlich	Beweisanträge Vorbereitung des Abschlussberichts
36.	17.09.1999	nichtöffentlich	Beweisanträge
37.	04.10.1999	18. öffentliche	Vernehmung von Prof. Dr. Burkhardt Ziemske, Lehrstuhl für Öffentliches Recht der Universität Erlangen-Nürnberg Einführung von Beweismaterialien
38.	04.10.1999	nichtöffentlich	Beweisanträge
39.	13.12.1999	nichtöffentlich	Diskussion über den Entwurf des Abschlussberichts
40.	22.12.1999	nichtöffentlich	Diskussion über den Entwurf des Abschlussberichts sowie dazu vorliegender Änderungsanträge
41.	10.01.2000	nichtöffentlich	Beschlussfassung über den Abschlussbericht

C. Verzeichnis der Beweisanträge

Umdruck-Nr.	Inhalt
14/2854	Anforderung verschiedener Beweismaterialien
14/2855	Vernehmung der Kapitäne aller beteiligten Schiffe, des Leiters der Berufsfeuerwehr Hamburg sowie von Minister Steenblock
14/2888	Vernehmung des Leiters des Seewetteramtes Hamburg sowie von Jens Lütje, Leiter der Sonderstelle für Schiffssicherheit, und von Michael Wempe, Wasser- und Schifffahrtsdirektion Kiel
14/2896	Beiziehung des Berichts „Safer Ships, cleaner seas - Inquiry into the prevention of pollution from merchant shipping“; Vernehmung von Werner Hummel, Marine Claims Partner Germany
14/2911	Vernehmung einer Auskunftsperson der Such- und Rettungsleitstelle der Marine in Glückstadt
14/2912	Beiziehung der Aufzeichnungen des zuständigen ermittelnden Reviers der Wasserschutzpolizei
14/2913, 14/3045, 14/3072	Vernehmung von Carsten-Söhnke Wibel, GAUSS
14/2923	Vernehmung von Uwe Klein, DGzRS, Roland Lang, Such- und Rettungsleitstelle der Marine, und Karl-Otto Zacher, Wasser- und Schifffahrtsamt Cuxhaven (ZMK)
14/2924	Vernehmung von Mitarbeitern der Feuerwehr Hamburg
14/2925	Beiziehung der Antworten auf parlamentarische Anfragen im Folketing zum Thema „Pallas“
14/2926	Vernehmung des Leiters des MRCC Bremen
14/2927	Vernehmung von Uwe Schell, Ministerium für Natur, Umwelt und Forsten, Vertreter Schleswig-Holsteins in der ELG
14/2960	Vorrangige Vernehmung bestimmter Auskunftspersonen
14/2961, 14/2994	Vernehmung von Bundesverkehrsminister Franz Müntefering
14/2962, 14/2997	Vernehmung von Karl-Otto Zacher, Wasser- und Schifffahrtsamt Cuxhaven (ZMK)
14/2963, 14/2998	Vernehmung der diensthabenden Kapitäne der Schiffe „Meerkatze“, „Mellum“, „Neuwerk“, „Minden“ und „Oceanic“

Umdruck-Nr.	Inhalt
14/2964, 14/2999	Vernehmung von Dr. Hans-Heinrich Nöll, Deutscher Verein für internationales Seerecht
14/2967, 14/3000	Vernehmung von Brandexperten der Bundeswehr
14/2985, 14/3016	Vernehmung des Leiters bzw. Einsatzleiters der Feuerwehr Cuxhaven
14/2986, 14/3017	Vernehmung des ehemaligen Bundesverkehrsministers Matthias Wissmann
14/2987, 14/3018	Vernehmung des an der Personenbergung beteiligten Hubschrauberpiloten (zurückgezogen)
14/2990, 14/3019	Beiziehung von aus dem dänischen Rettungshubschrauber angefertigten Fotos der „Pallas“
14/3006, 14/3020	Vernehmung von Korvettenkapitän Körner, Technische Marineschule Neustadt
14/3007, 14/3021	Vernehmung von Peter Zahalka, Verein Bremer Seeversicherer e.V.
14/3008, 14/3022	Beiziehung des Rechtsgutachtens zur Mitwirkung der Städtischen Feuerwehr Cuxhaven bei Bränden auf Schiffen im Küstenmeer; Vernehmung des Leiters der Hauptberuflichen Wachbereitschaft der Stadt Cuxhaven
14/3040, 14/3069	Vernehmung von Innenminister Dr. Ekkehard Wienholtz
14/3041, 14/3070	Vernehmung von Ulrich Gudat, Innenministerium
14/3044, 14/3071	Vernehmung von Olaf Hellwinkel und Gerd Seier vom Nautischen Verein Nordfriesland
14/3066, 14/3086	Vernehmung von Dr. Olaf Bastian, Landrat des Kreises Nordfriesland
14/3067, 14/3087	Beiziehung des vom ständigen Fachausschuß des Deutschen Nautischen Vereins erarbeiteten Konzepts für ein Unfallmanagement
14/3073, 14/3085	Vernehmung von Dieter Kesting, Ministerium für Umwelt, Natur und Forsten
14/3098, 14/3169	Vernehmung von Jürgen Jungclaus, Amtsvorsteher des Amtes Amrum
14/3099, 14/3170	Vernehmung von Nickels Olufs, Amtsvorsteher des Amtes Föhr-Land
14/3100, 14/3171	Vernehmung von Helmut Preugschat, Amt für Katastrophenschutz
14/3126	Beiziehung des Kabinettsprotokolls vom 29.10.1998 (zurückgezogen)
14/3127, 14/3172	Auswertung der Funkprüche im Seenotfall „Pallas“ durch Beiziehung der staatsanwaltschaftlichen Ermittlungsakten
14/3186, 14/3194	Vernehmung von Prof. Dr. Lars Clausen, Leiter der Katastrophenforschungsstelle der Universität Kiel

Umdruck-Nr.	Inhalt
14/3193	Vernehmung von Heinz Maurus (zurückgezogen)
14/3220	Vernehmung von Richard-Stephen Köhler und Jens Udo Lüder, Küstenwachzentrum Bremen
14/3226	Vernehmung von Hartmut Wegener, Staatssekretär im Innenministerium
14/3227, 14/3303	Vernehmung von Henriette Berg, Staatssekretärin im Ministerium für Umwelt, Natur und Forsten
14/3266, 14/3302	Einholung einer schriftlichen Stellungnahme der WIKING Helikopter Service GmbH
14/3339	Beziehung des Bergungsvertrages mit der Firma Wijsmuller
14/3340	Vernehmung von Dr. Christian Bussau, Greenpeace e.V.
14/3359	Vernehmung von Dr. Johannes Oelerich, Staatliches Umweltamt Schleswig
14/3360, 14/3413, 14/3448	Vernehmung von Heide Simonis, Ministerpräsidentin
14/3364	Vernehmung von Norbert Holtz, Wasser- und Schifffahrtsamt Cuxhaven (ZMK)
14/3474, 14/3507	Erneute Vernehmung von Rainer Steenblock, Minister für Umwelt, Natur und Forsten
14/3475, 14/3508	Vernehmung von Dr. Uwe Jenisch, Autor des Artikels „Rechtsfragen zur Schiffssicherheit - Das Sicherheitskonzept für die Deutschen Küsten“
14/3481, 14/3509	Vernehmung von Dr. Doris König, Autorin eines Gutachtens zur seerechtlichen Fragen aus Anlaß der Havarie der „Pal-las“
14/3598	Einholung einer schriftlichen gutachterlichen Stellungnahme von Prof. Dr. Burghardt Ziemske, Institut für Staats- und Verwaltungsrecht der Universität Nürnberg-Erlangen
14/3695, 14/3903	Beziehung der Abschriften von Telefongesprächen am 26.10.1998 im Küstenwachzentrum Nord
14/3768, 14/3803, 14/3904, 14/3905	Vernehmung von Prof. Dr. Burkhardt Ziemske, Lehrstuhl für Öffentliches Recht der Universität Erlangen-Nürnberg
14/3804	Vernehmung von Prof. Dr. Rainer Lagoni, Institut für Seerecht der Universität Hamburg (zurückgezogen)
14/3812	Einholung einer schriftlichen Stellungnahme von dem Sachverständigen Prof. Dr. Rainer Lagoni, Institut für Seerecht der Universität Hamburg (zurückgezogen)

D. Zeugenliste mit Anhörungsterminen

Name	Funktion/Amt/Institution	Datum	Sitzung	Seiten im Protokoll	Umdrucke
Dr. Olaf Bastian	Landrat des Kreises Nordfriesland	15.03.1999	16.	3 -31	
Henriette Berg	Staatssekretärin im Ministerium für Natur, Umwelt und Forsten	31.05.1999	26.	26-45	
Jörg Erich Bunting	Kapitän der „Hermann Helms“	01.03.1999	12.	30-39	
Dr. Christian Bussau	Greenpeace	14.06.1999	28.	52-63	14/3484
Prof. Dr. Lars Clausen	Leiter der Katastrophenforschungsstelle der Universität Kiel	10.05.1999	24.	5-31	14/3326, 14/3402
Hartwig Diekhoff	Kapitän der „Mellum“	08.03.1999	14.	13-38	
Kurt Fischer	Kapitän der „Minden“	08.03.1999	14.	43-48	
Udo Helge Fox	Seenotleitung Bremen (MRCC)	15.02.1999	8.	5-24	
Walter Johann Gerdes	Kapitän der „Meerkatze“	01.03.1999	12.	5-29	
Thomas Gillert	Feuerwehr Cuxhaven	22.02.1999	10.	80-103	
Ulrich Gudat	Abteilungsleiter im Innenministerium	22.03.1999	18.	29-50	
Olaf Hellwinkel	Nautischer Verein Nordfriesland	19.04.1999	22.	74-92	14/3288
Norbert Holtz	Wasser- und Schifffahrtsamt Cuxhaven/ZMK	30.08.1999	33.	5-23	14/3546
Volker Herrmann	Wasser- und Schifffahrtsamt Cuxhaven	05.07.1999	31.	5-31	14/3469
Werner Hummel	Marine Claims Partner Germany GmbH	01.02.1999	4.	4-21	14/2972, 14/3023
Dr. Uwe Jenisch	Autor des Artikels „Rechtsfragen zur Schiffssicherheit - Das Sicherheitskonzept für die deutschen Küsten“	21.06.1999	30.	5-9	14/3409 (neu)
Jürgen Jungclaus	Amtsvorsteher des Amtes Amrum	15.03.1999	16.	32-42	
Dieter Kesting	Abteilungsleiter im Ministerium für Natur, Umwelt und Forsten	22.03.1999 10.05.1999	18. 24.	55-74 60-86	
Uwe Klein	Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger	01.02.1999	4.	41-66	14/2975, 14/3025

Name	Funktion/Amt/Institution	Datum	Sitzung	Seiten im Protokoll	Umdrucke
Dr. Doris König	Autorin eines Gutachtens zur seerechtlichen Fragen aus Anlaß der Havarie der „Pallas“	05.07.1999	31.	45-55	14/3402
Richard-Stephen Köhler	Küstenwachzentrum, Cuxhaven	10.05.1999	24.	32-44	
Andreas Körner	Korvettenkapitän, Technische Marineschule Neustadt/Holstein	08.03.1999	14.	5-11	
Gernot Körner	Kapitän der „Neuwerk“	19.04.1999	22.	5-35	14/3458
Andreas Kresling	Deutscher Wetterdienst	25.01.1999	3.	28-36	
Roland Lang	Korvettenkapitän, Leiter der Such- und Rettungsleitstelle	15.02.1999	8.	25-42	
Prof. Dr. Rainer Lagoni	Institut für Seerecht der Universität Hamburg				14/3817
Jens Udo Lüder	Küstenwachzentrum, Cuxhaven	10.05.1999	24.	45-59	
Jens Uwe Lütje	Sonderstelle für Schiffssicherheit in Neustadt/Holstein	25.01.1999	3.	37-52	
Franz Müntefering	Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen				
Hans-Joachim Niklas	Kapitän der „Kiel“	15.02.1999	8.	43-72	14/3124
Dr. Hans-Heinrich Nöll	Deutscher Verein für Internationales Seerecht	22.02.1999	10.	5-30	
Dr. Johannes Oelerich	Staatliches Umweltamt Schleswig	14.06.1999	28.	64-73	
Nickels Olufs	Amtsvorsteher des Amtes Föhr-Land	15.03.1999	16.	43-54	
Berthold Petersen	Kapitän der „Eiswette“	08.03.1999	14.	40-42	
Claus Pichlo	Kapitän der „Wilhelm Kaisen“	01.03.1999	12.	40-49	
Michael Pohl	Kapitän der „Oceanic“	29.03.1999	20.	5-30	
Helmut Preugschat	Amt für Katastrophenschutz	19.04.1999	22.	53-73	
Peer Rechenbach	Feuerwehr Hamburg	01.02.1999	4.	22-40	
Uwe Schell	Ministerium für Umwelt, Natur und Forsten; Vertreter Schleswig-Holsteins in der ELG	29.03.1999	20.	31-70	
Gerd Seier	Nautischer Verein Nordfriesland				14/3258
Heide Simonis	Ministerpräsidentin	14.06.1999	28.	5-50	

Name	Funktion/Amt/Institution	Datum	Sitzung	Seiten im Protokoll	Umdrucke
Rainer Steenblock	Minister für Umwelt, Natur und Forsten	25.01.1999 08.02.1999 05.07.1999	3. 6. 31.	4-27 4-74 32-43	14/3075
Hartmut Wegener	Staatssekretär im Innenministerium	31.05.1999	26.	5-25	
Michael Wempe	Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes	25.01.1999	3.	53-75	
Carsten-Söhnke Wibel	GAUSS	01.02.1999 01.03.1999	4. 12.	67-81 50-62	14/3012, 14/3026, 14/3035
Dr. Ekkehard Wienholtz	Innenminister	22.03.1999	18.	5-28	
Matthias Wissmann	ehem. Bundesminister für Verkehr				14/3225
Karl-Otto Zacher	Wasser- und Schifffahrtsamt Cuxhaven (ZMK)	22.02.1999	10.	31-79	14/3155
Peter Zahalka	Verein Bremer Seeversicherer e.V.	19.04.1999	22.	36-52	14/2973, 14/3267
Prof. Dr. Burkhardt Ziemske	Lehrstuhl für Öffentliches Recht der Universität Erlangen-Nürnberg	04.10.1999	37.	5-35	14/3696

E. Beweismaterial

Nr.	Dokumente	Registrierung
1.	SAR-Einsatzplan; Materialien des Such und Rettungsdienstes auf See/Bundesrepublik Deutschland; Seenotleitung (MRCC) Bremen; Stand 1992;	registriert unter fortlaufender Nummer 3
2.	Materialien der Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung vom 15.02.1999; inhaltlich: <ul style="list-style-type: none"> - Bericht über den Ablauf der Bergungsaktion „Pallas“ vom 05.11.1998 - Ergänzung zum Bericht „Pallas“ vom 05.11.1998 - Ablichtung der Seiten 29 bis 35 aus dem Schiffstagebuch des FSB „Meerkatze“ vom 26.10. bis 01.11.1998 - Ablichtung der Brückengladde des FSB „Meerkatze“ vom 26.10 bis 01.11.1998 - Ablichtung des Telexverkehrs zwischen FSB „Meerkatze“ und Küstenwachzentrum Nord vom 26.10. bis 05.11.1998 - Ablichtung des Schreibens der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes vom 8.11.1998 	registriert unter fortlaufender Nummer 9
3.	Schreiben der Bugsier-, Reederei- und Bergungs-Gesellschaft BBH & CO. vom 15.03.1999 an den „Pallas“-Untersuchungsausschuss; inhaltlich: Kapitänbericht des Kapitäns Michael Pohl, BMS „Oceanic“	registriert unter fortlaufender Nummer 15
4.	Vermerk von XI 460-5251.215, Carow, vom 15.03.1994; Frau Ministerin Dr. Müller über Herrn Staatssekretär Dr. Schmidt; Kabinettsitzung am 22.03.1994: Kabinettsvorlage zur Bund-Länder-Verwaltungsvereinbarung „Bekämpfung von Meeresverschmutzungen“	registriert unter fortlaufender Nummer 16 und unter Umdruck 14/3187 des SH-Landtags
5.	Schreiben der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, Wasser- und Schifffahrtsschiffdirektion Nord vom 12.02.1999; inhaltlich: <ul style="list-style-type: none"> - Kapitänbericht des Schiffführers des GS „Mellum“ vom 30.10.1998 über die „Pallas“-Havarie in Kopie - Tagebuch des GS „Mellum“ vom 26., 27. und 28.10.1998 in Kopie 	registriert unter fortlaufender Nummer 11

Nr.	Dokumente	Registrierung
6.	Schwachstellenanalyse aus Anlas der Havarie der „Pallas“ von Prof. Dr. Lars Clausen, erstattet am 04.05.1999	registriert unter Umdruck 14/3402 des SH-Landtags
7.	Bericht der Einsatzleitgruppe für die Bekämpfung von Meeresverschmutzungen (ELG) für den ELG-Fall „Pallas“ vom Beginn des ELG-Falles am 30.10.1998 bis zum 19.03.1999; dem „Pallas“-Untersuchungsausschuss am 11.06.1999 zur Verfügung gestellt	registriert unter Umdruck 14/3496 des SH-Landtags
8.	Schiffstagebuch der MS „Kiel“ für die Zeit vom 26.10.1998 bis 25.01.1999 unter Kapitän Herrn Niklas	registriert unter fortlaufender Nr. 52
9.	Materialien von Greenpeace; inhaltlich: - Presseerklärungen vom 09.11.1998, 11.11.1998, 12.02.1999, 14.02.1999, 19.02.1999, 05.03.1999, 06.03.1999, 07.03.1999, 18.03.1999, 14.06.1999 - „Greenpeace - Konsequenzen aus der Havarie der „Pallas“ für das Sicherheits- und Notfallkonzept der deutschen Bucht“	registriert unter Umdruck 14/3484 des SH-Landtags
10.	Entscheidungspapier der interministeriellen Arbeitsgruppe Unfallmanagement in Küstengewässern vom 21.01.1999, dem „Pallas“-Untersuchungsausschuss vom Chef der Staatskanzlei des Landes SH, Herrn Klaus Gärtner, mit Schreiben vom 10.06.1999 zugeleitet	registriert unter Umdruck 14/3478 des SH-Landtags
11.	Schreiben der Ministerpräsidentin, Heide Simonis, an den Bundeskanzler Gerhard Schröder vom 09.06.1999	registriert unter Umdruck 14/3477 des SH-Landtags
12.	Materialien der Landesregierung; inhaltlich: - „Konsequenzen aus der Schiffshavarie der „Pallas“; Darstellung des Handlungskonzeptes der Landesregierung - Kabinettsbeschluss vom 08.06.1999“; dem „Pallas“-Untersuchungsausschuss zugeleitet mit Schreiben vom Chef der Staatskanzlei am 10.06.1998	registriert unter Umdruck 14/3476 des SH-Landtags
13.	Materialien der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord; inhaltlich: - Stellungnahme des Kapitän G. Körner, SUBS „Neuwerk“, zu den Vorwürfen in der Presse und Ergänzung seiner Zeugenaussage vom 19.04.1999; dem Ausschuss zugeleitet mit Schreiben vom 24.4.1999	registriert unter Umdruck 14/3458 des SH-Landtags
14.	Urteil des BVerwG vom 30.11.1990, in BVerwGE 87, 181	registriert unter Umdruck 14/3442 des SH-Landtags
15.	Materialien des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit; in-	registriert unter

Nr.	Dokumente	Registrierung
	haltlich: - Auszug aus dem Protokoll der 2. Sitzung des Ausschusses vom 18.11.1998, S. 4-14 von 26, Punkt 1 der Tagesordnung: Bericht des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit zu den Konsequenzen aus der Havarie des Frachters „Pallas“	Umdruck 14/3441 des SH-Landtags
16.	Materialien der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord; inhaltlich: - Bergungsvertrag zwischen der Firma Wijismuller und der ELG vom 11.11.1998, dem „Pallas“-Untersuchungsausschuss zugeleitet durch Schreiben des WSA vom 25.05.1999	registriert unter Umdruck 14/3433 des SH-Landtags
17.	Auszug aus „Zeitschrift für öffentliches Recht in Norddeutschland“ Heft 5/99, S.170-175	registriert unter Umdruck 14/3409 des SH-Landtags
18.	Materialien des Bundesgrenzschutzamtes See BGS-Inspektion See Cuxhaven; inhaltlich: - Tonaufzeichnung KüWaZ Nordsee, wörtliche Mitschrift des Gesprächs am 26.10.1998 um 00:49 Uhr zwischen MRCC Bremen, Herr Sehner und KüWaZ Nordsee, BGS Lüder; dem Ausschuss zugeleitet am 07.01.1999	registriert unter fortlaufender Nummer 38 und unter Umdruck 14/3362 des SH-Landtags
19.	Schreiben des Landrates des Kreises Pinneberg, Herrn Berend Harms, vom 30.04.1999; inhaltlich: - Anfrage betreffend der Sicherheit der Deutschen Bucht und Übersendung eines Schreibens des Bundesministeriums des Innern zum vorgenannten Thema	registriert unter Umdruck 14/3353 des SH-Landtags
20.	Materialien der WIKING Helikopter Service GmbH Hamburg; inhaltlich: - Beantwortung der Anfrage des „Pallas“-Untersuchungsausschusses vom 21.04.1999 bezüglich der Möglichkeit des Einsatzes der vorhandenen Kapazitäten; dem Ausschuss zugeleitet mit Schreiben vom 26.04.1999	registriert unter Umdruck 14/3328 des SH-Landtages
21.	Auszug aus der Festschrift zum 60. Geburtstag von Lars Clausen, S. 108-122, 247-267, 317-330 und 364-374	registriert unter Umdruck 14/3326 des SH-Landtags
22.	Materialien des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen; inhaltlich: - Bericht „Havarie des Frachters „Pallas“ in der Nordsee - Bergung, Schadensbegrenzung und Bekämpfung der Ölverschmutzung“ nebst Anlagen; dem Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen des Deutschen Bundestages vorgelegt auf dessen Sitzung am 17.03.1999; dem „Pallas“-Untersuchungsausschuss vorgelegt mit Schreiben vom	registriert unter Umdruck 14/3301 des SH-Landtags

Nr.	Dokumente	Registrierung
	16.04.1999 - Zwischenbericht „Havarie des Frachters „Pallas“ in der Nordsee - Bergung, Schadensbegrenzung und Bekämpfung der Ölverschmutzung“ vom 18.11.1998	registriert unter fortlaufender Nummer 14 und unter Umdruck 14/3064
23.	Vermerk IV AfK - AL -, Herr Preugschat; inhaltlich: - Fragestunde der 28. Tagung des Landtages am 09.19.1998 zur Frage der Abgeordneten Dr. Christel Happach-Kasan (F.D.P.): „Welches Notfallkonzept hat die Landesregierung, um in Unglücksfällen wie der Havarie des Frachters „Pallas“ Gefährdungen für Mensch und Natur abwenden zu können?“	registriert unter fortlaufender Nummer 27 und unter Umdruck 14/3270 des SH-Landtags
24.	Materialien des Vereins Bremer Seeversicherer e.V.; inhaltlich: - Tabellarische Aufstellung der Schlepper in der Deutschen Bucht nach Kapazität, See-tauglichkeit, ect. von Kapitän Peter Zahalka	registriert unter Umdruck 14/3267 des SH-Landtags
25.	Sammlung von Aufsätzen zur Katastrophenforschung; inhaltlich: - <i>Dombrowsky, Wolf R.</i> : Zum Teufel mit dem Bindestrich - <i>Greenen, Elke M.</i> : Fackel, Ein katastrophensoziologisches Prozeßmodel - <i>Pasero, Ursula/Dombrowsky, Wolf R.</i> : Wohin treibt das Schiff? - <i>Simonis, Udo E.</i> : Globale Umweltprobleme - Prävention oder Anpassung? - <i>Dombrowsky, Wolf R./Clausen Lars</i> : Katastrophensoziologie - <i>Uth, Hans-Joachim</i> : Krisenmanagement bei Störfällen - <i>Clausen, Lars</i> : Social Differentiation and the Long-Term Origin of Disasters - <i>Dombrowsky, Wolf R.</i> : Heute Fortschritt - morgen Katastrophe - <i>Clausen, Lars/Dombrowsky Wolf R.</i> : Warnpraxis und Warnlogik	registriert unter Umdruck 14/3261 des SH-Landtags
26.	Schreiben Sea Shepherd Conservation Society vom 02.02.1999 betreffend der von der Organisation vorgenommenen Arbeiten auf den Inseln während des Havariefalles „Pallas“	registriert unter Umdruck 14/3260 des SH-Landtags
27.	Schreiben des Ministeriums für ländliche Räume, Landwirtschaft, Ernährung und Tourismus des Landes Schleswig-Holstein vom 13.04.1999; inhaltlich: - Einsatz der Einsatzkräfte des Amtes für ländliche Räume (Wasserbauer) während der Ölbekämpfung MS „Pallas“	registriert unter Umdruck 14/3259 des SH-Landtags
28.	Vermerk IV 331, Herr Wenzel, vom 26.11.1998; inhaltlich: - Havarie des Frachtschiffes „Pallas“ im Oktober 1998 in der Nordsee und Schadensbe-	registriert unter Umdruck 14/3189 des SH-Landtags

Nr.	Dokumente	Registrierung
	kämpfungsmaßnahmen nach dessen Strandung südlich von Amrum; hier: Sachverhalt und rechtliche Bewertung der Gefahrenabwehr	
29.	Vermerk AfK 300, Herr Brüggemann, vom 28.01.1998; inhaltlich: - Unfallmanagement im Bereich der Küstengewässer, Konstituierung einer interministeriellen Arbeitsgruppe, Schreiben IV 422 c vom 21. 11.1997	registriert unter Umdruck 14/3188 des SH-Landtags
30.	Schreiben der Stadt Cuxhaven vom 10.03.1999; inhaltlich: - Stellungnahme zum Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen vom 19.02.1999, auf Anfrage des Abgeordneten Koppelin	registriert unter Umdruck 14/3164 des SH-Landtages
31.	Schreiben des Parlamentssekretariates des dänischen Folketings; inhaltlich: - Abschrift der §-20-Fragen, gestellt vom Mitglied des Folketings an den Umwelt- und Energieminister, bezüglich der Bergung von Schiffen und der Bekämpfung bei Ölverschmutzungen	registriert unter Umdruck 14/3160 des SH-Landtags
32.	Schreiben von Karl-Otto Zacher, ehemaliger Leiter des ZMK/WSA Cuxhaven; inhaltlich: - Zusammenstellung der in der Zeit vom 25.10-30.10.1998 im ZMK Dienst tuenden Mitarbeitern des WSA Cuxhaven - Auflistung der an: das WSA Tönning das Lagezentrum Kiel und die WSP Husum gegebenen Informationen - Einsatzprotokoll der Hauptberuflichen Feuerwehr/Wachbereitschaft Cuxhaven zum Schiffsbrand „Pallas“ vom 26.10.1998 um 14:30 Uhr	registriert unter Umdruck 14/3155 des SH-Landtags
33.	Schreiben des Ministeriums für ländliche Räume, Landwirtschaft, Ernährung und Tourismus des Landes Schleswig-Holstein vom 16.02.1999; inhaltlich: - Stellungnahme zur Vernehmung des Kapitäns des Feuerlöschschiffes „Kiel“ bezüglich der Einflussnahme des Amtes für ländliche Räume	registriert unter Umdruck 14/3124 des SH-Landtags
34.	Materialien des Nautischen Vereins von 1868 e.V.; inhaltlich: - Weisungsbefugnis und Verantwortung bei Unfällen auf deutschen Schifffahrtsrevieren, Vorschlag für eine Vereinbarung über die Koordination und Lenkung von Maßnahmen bei schweren Unglücksfällen vor der deutschen Küste und auf den Seeschifffahrtsstra-	registriert unter Umdruck 14/3123 des SH-Landtags

Nr.	Dokumente	Registrierung
	ßen; Schreiben an den Bundesminister für Verkehr, Herrn Dr. Günter Krause, vom 02.02.1993	
35.	Schreiben des Deutschen Vereins für Internationales Seerecht vom 23.02.1999; inhaltlich: - Die Vertragsstaaten des Bergungsübereinkommens von 1989 - Die Vertragsstaaten des Haftungsbeschränkungsabkommens von 1976 - Eine Aufstellung der Staaten, die als Flaggenstaaten überdurchschnittliche Zurückhaltung in der Hafenstaatkontrolle hatten und die in den Jahren 1998/99 gezielt kontrolliert werde.	registriert unter Umdruck 14/3091 des SH-Landtags
36.	Schreiben des Oberstadtdirektors der Stadt Cuxhaven vom 30.11.1998; inhaltlich: - Einsatzbericht über den Schiffsbrand auf der „Pallas“ am 26. Oktober 1998	registriert unter Umdruck 14/3084 des SH-Landtags
37.	Internationales Übereinkommen von 1990 über Vorsorge, Bekämpfung und Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Ölverschmutzung Protocol of 1996 to amend the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976 International Convention on Salvage, 1989 Gesetz über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Seeschifffahrt (Seeaufgaben-gesetz)	registriert unter Umdruck 14/3083 des SH-Landtags
38.	Zwischenbericht des Bundesministeriums für Verkehr-, Bau- und Wohnungswesen, „Havarie des Frachters „Pallas“ in der Nordsee - Bergung, Schadensbegrenzung und Bekämpfung der Ölverschmutzung“, Stand 18.11.1998	registriert unter Umdruck 14/3064 des SH-Landtags
39.	ELG-Richtlinie für die Einsatzleitgruppe gemäß § 5 der Vereinbarung zwischen Bund und Küstenländern über die Bekämpfung von Meeresverschmutzungen von 1995, Stand 30.05.1996	registriert unter Umdruck 14/3063 des SH-Landtags
40.	Vereinbarung zwischen dem Bund und den Küstenländern über die Bekämpfung von Meeresverschmutzungen vom 22.05.1995	registriert unter Umdruck 14/3062 des SH-Landtags
41.	Deutsch-Dänischer Alarm- und Einsatzplan für die gemeinsame Bekämpfung von Öl und anderen Schadstoffen auf See, - DANGER Plan -	registriert unter Umdruck 14/3061 des SH-Landtags
42.	Schreiben der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord vom 27.01.199; inhaltlich:	registriert unter Umdruck 14/3060 des SH-Landtags

Nr.	Dokumente	Registrierung
	- Internationales Übereinkommen über Bergung vom 28.04.1989	
43.	Schreiben der Staatskanzlei des Landtages SH vom 11.02.1999; inhaltlich: - Angaben über die an den Bergungsarbeiten der „Pallas“ beteiligten Schiffe und Kapitäne	registriert unter Umdruck 14/3055 des SH-Landtags
44.	Schreiben des Flottenkommando OP Glücksburg vom 08.02.1999; inhaltlich: - Antwort auf die Anfrage des Herrn Kubicki	registriert unter Umdruck 14/3032 des SH-Landtags
45.	Schreiben des NDR vom 10.02.1999 mit Übersendung einer VHS-Kassette und der dazugehörigen Themenauflistung aller im Zeitraum 25.-28.10.1998 ausgestrahlten Beiträge zum Fall „Pallas“.	registriert unter Umdruck 14/3029 des SH-Landtags
46.	GAUSS-Chronologie, Stand 04.02.1999 Sicherheits- und Notfallkonzept für die Deutsche Bucht	registriert unter Umdruck 14/3035 des SH-Landtags
47.	Schreiben von der GAUSS mbH vom 03.02.1999; inhaltlich: - Materialsammlung zur Havarie „Pallas“ incl. der Redebeiträge der Referenten der am 30.01.1998 durchgeführten Fachtagung „Wie sicher ist die Deutsche Bucht?“	registriert unter Umdruck 14/3012 des SH-Landtags
48.	Materialien über die GAUSS mbH	registriert unter Umdruck 14/2976 des SH-Landtages
49.	Materialien über die DGzRS	registriert unter Umdruck 14/2975 des SH-Landtages
50.	Amtliches Gutachten des Deutschen Wetterdienstes mit den Wetter- und Seegangsbedingungen vom 25.10.1998 bis 07.11.1998 in Bezug auf die Havarie des MS „Pallas“ in der Deutschen Bucht, Januar 1999	registriert unter Umdruck 14/2932 des SH-Landtages
51.	NDR-Windvorhersagen für die Deutsche Bucht vom 26.10-29.10.1998	registriert unter Umdruck 14/2931 des SH-Landtages
52.	Schreiben vom Wissenschaftlichen Dienst vom 12.01.1999; inhaltlich: - Bundesratsdrucksache 471/98 - Auszüge aus der Bundeshaushaltsordnung und der Landeshaushaltsordnung (§§ 37 und 116)	registriert unter fortlaufender Nummer 1
53.	Auflistung der Pressemitteilungen der ELG, der Pressemitteilungen der Landesregierung, Lageberichte des interministeriellen Leitungsstabes und der Lagemitteilungen des MUNF	registriert unter Umdruck 14/2846 des SH-Landtags

Nr.	Dokumente	Registrierung
	im Zusammenhang mit der Havarie der „Pallas“	
54.	Schreiben des Ministeriums für Umwelt, Natur und Forsten des Landes SH vom 24.11.1998; inhaltlich: - Tischvorlage über die Chronologien der Ereignisse um den Frachter „Pallas“, die dem Umweltausschuss von Herrn Minister Rainer Steenblock zugesagt wurde	registriert unter Umdruck 14/2740 des SH-Landtags
55.	Materialien des Flottenkommando SAR-Leitstelle, inhaltlich: - Einsätze im Rahmen des Seeunfall „Pallas“, Schreiben vom 15.11.1998	registriert unter fortlaufender Nummer 8
56.	Materialien des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, inhaltlich: 1. eine Heftung mit - Kapitänsbericht des BMS „Oceanic“ vom 06.11.1998 in Sachen „Pallas“ - Kapitänsbericht des BMS „Oceanic“ vom 07.11.1998 in Sachen „Ruby XL“ - Einsatzreport des BMS „Oceanic“ vom 27.-29.10.1998 in Sachen „Pallas“ - Beteiligungsliste des BMS „Oceanic“ („Ruby XL“) vom 2.11.1998 - Einsatzreport des BMS „Oceanic“ vom 24.10.1998 in Sachen „Ruby XL“ - Vermerk des Schadstoffbekämpfungsschiffes (SUBS „Neuwerk“ vom 27.10.1998 - Vermerk des SUBS „Neuwerk“ vom 09.11.1998 - Einsatzbericht des GS „Mellum“ vom 30.10.1998 - Ablaufbericht des Fischereischutzbootes „Meerkatze“ vom 05.11.1998 2. eine Heftung des Ablaufprotokolls des zentralen Meldekopfes vom 25.10.1998 bis 11.02.1999 3. eine Heftung der Zusammenfassung aller Aufzeichnungen aus schiffahrtspolizeilicher Sicht vom 26.10. bis 06.11.1998 4. Tagebuchauszug des SUBS „Neuwerk“ vom 25.10. bis 26.11.1998 5. Tagebuchaufzeichnung des BMS „Oceanic“ vom 24.-30.10.1998	
57.	Akten der Staatskanzlei StK 241/ 2 Aktenordner <u>Aufschrift:</u> Ordner 1 - „Pallas-Havarie“ Ordner 2 - „AZ 239/ Pallas-Schwachstellenanalyse“	

Nr.	Dokumente	Registrierung
	<p><u>inhaltlich:</u></p> <p><u>Ordner 1</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. - Telefonnotiz von Frau Begemann 2. - Vermerk von StK 241 a vom 10.11.1998 über ein Gespräch am 10.11.1998 im MUNF 3. - Schreiben von Ministerpräsidentin Heide Simonis an den Bundesminister für Verkehr, Bau - und Wohnungswesen vom 12.11.1998 4. - Schreiben von Ministerpräsidentin Heide Simonis an den Ersten Bürgermeister der FHH vom 17.11.1998 5. - Schreiben des Vorsitzenden der CDU-Fraktion vom 20.11.1998 betr. Gespräch bei der ELG in Cuxhaven am 30.11.1998, <ul style="list-style-type: none"> - Schreiben von StK 241 vom 24.11.1998 an das MUNF, - Schreiben von St Gärtner an den Vorsitzenden der CDU-Fraktion vom 25.11.1998, - Vermerk von StK 241 vom 03.12.1998 betr. chronologischer Ablauf der Beantwortung des Schreibens des Vorsitzenden der CDU-Landtagsfraktion an die Ministerpräsidentin vom 20.11.1998 betr. Genehmigung eines Gesprächstermins bei der ELG 6. - Schreiben von StK 241 vom 24.11.1998 an MUNF, Mdl und MLR betr. Dankschreiben der Ministerpräsidentin an die Helferinnen und Helfer, <ul style="list-style-type: none"> - Vermerk von StK 241 vom 21.12.1998, - Vermerk von StK 241 vom 14.01.1998 mit Verfügungen für das Dankschreiben der Ministerpräsidentin an die Helferinnen und Helfer vom 15.01.1999 7. - Schreiben StK 202 vom 25.11.1998 an MUNF (nachrichtlich Mdl, MWTV, MLR, StK 3) vom 25.11.1998 betr. kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Christel Happach-Kasan betr. ELG, Antwort des MUNF auf die Kleine Anfrage 8. - Vermerk von StK 241 vom 08.12.1998 betr. Übergabe einer Resolution der Aktion Feuerzeichen (Amrum an die Ministerpräsidentin am 09.12.1998) 9. - Notiz/Frage von MP auf einer Kopie von einem Schreiben der F.D.P.-Fraktion vom 01.12.1998 betr. Anmeldung zur Fragestunde der 28. Tagung des Landtages (der entsprechende Redetext von XM ist ebenfalls beigefügt) 10.- Vermerk von StK 241 vom 11.12.1998 betr. weiterer Umgang mit dem Wrack „Pallas“ 11.- Telefax der ELG vom 19.11.1998, <ul style="list-style-type: none"> - Vermerk von StK 241 vom 16.12.1998 betr. Beantwortung eines Telefaxes der ELG 	

Nr.	Dokumente	Registrierung
	<p>vom 19.11.1998, - Schreiben der MP vom 21.12.1998 an die ELG</p> <p>12.- Schreiben/Resolutionen von Kreisen und Ämtern mit Antwortschreiben der MP</p> <p>13.- Darstellung des Nautischen Vereins Nordfriesland vom 09.11.1998 über die Nachrichtenlage zu Bergungsversuchen und Strandung „Pallas“ vom 26.-29.10.98</p> <p>- Darstellung des Nautischen Vereins Nordfriesland vom 8./9.12.1998 anlässlich des Gesprächs der Ministerpräsidentin mit der Aktion Feuerzeichen, - Presseinformation des Nautischen Vereins Nordfriesland vom 10.12.1998, - Schreiben des Nautischen Vereins NF vom 18.12.1998 an die Ministerpräsidentin mit Antwortschreiben von StK 241 vom 15.01.1999, - Schreiben des Nautischen Vereins Cuxhaven vom 25.01.1999 an die MP mit Übersendungsschreiben von StK 241 an IV, VII, VIII, X vom 27.01.1999</p> <p>14.- Angebote der Firma Carl Robert Eckelmann vom 19.11.1998 und 24.11.1998</p> <p><u>Ordner 2</u></p> <p>1. - Schreiben der MP an Prof. Dr. Clausen vom 02.12.1998 „Auftrag eine Schwachstellenanalyse durchzuführen“, - Schreiben Prof. Dr. Clausen an die MP vom 04.12.1998 „Annahme des Auftrags“</p> <p>2. - Ergebnisprotokoll StK 210 über die Besprechung „Havarie des Frachters Pallas - Erstellung einer Schwachstellenanalyse“ am 01.12.1998, - Einladung vom 30.11.1998 zur Sitzung am 01.12.1998 in der Wirtschaftsbehörde Hamburg, - Schreiben X4 vom 26.11.1998 - Eckpunkte für die Tätigkeit einer Expertenkommission</p> <p>3. - Vermerk StK 210 für die Besprechung mit Prof. Dr. Clausen am 24.11.1998, - Ergebnisprotokoll über die Besprechung zur Errichtung einer unabhängigen Expertenkommission am 24.11.1998, - Zusammensetzung der interministeriellen Arbeitsgruppe, - Schreiben StK 210a vom 25.11.1998, - Stellungnahme Innenministerium vom 26.11.1998 zum Protokoll,</p>	

Nr.	Dokumente	Registrierung
	<ul style="list-style-type: none"> - Stellungnahme MUNF zum Protokoll, - Vermerk StK 400 vom 26.11.1998 4. - Schreiben StK 210a vom 16.12.1998 an das MWTV-Vergabeverfahren, - Schreiben VII 251 vom 07.01.1999 - Vergabeverfahren 5. - Vermerk StK 210 vom 01.12.1998 - Vereinbarung Bund und Länder über die Bekämpfung von Meeresverschmutzungen vom 12.05.1995, - Schreiben StK St an CDU und F.D.P. Landtagsfraktionen, - Veröffentlichung Verkehrsblatt vom 15.06.1999, - Schreiben des Vorsitzenden der CDU-Fraktion vom 08.12.1998, - Schreiben des Vorsitzenden der F.D.P.-Fraktion 6. - Protokoll Kabinettsitzung vom 10.11.1998, - Protokoll Kabinettsitzung vom 17.11.1998 7. - Vermerk StK 220 vom 11.01.1999 Mitfinanzierungsmöglichkeit des Bundes 8. - Schreiben verschiedener Ämter und Privatpersonen 9. - Vermerk StK 210 vom 14.01.1999 - Zwischenbericht Prof. Dr. Clausen, - Zwischenbericht Prof. Dr. Clausen zur Havarie der „Pallas“ vom 18.01.1999 10.- Schreiben BMV vom 14.01.1999, Einsetzung einer Expertenkommission, - Schreiben StK St vom 26.01.1999 an Dr. Trauernicht, Senat der Freien und Hansestadt Hamburg, - Schreiben StK St vom 26.01.1999 an BMV 11.- Unterlagen der Presseabteilung der Staatskanzlei 12.- Expertenkommission des BMV 	
58.	Akten des Innenministeriums/2 Aktenordner <u>Aufschrift:</u> „Pallas-Untersuchungsausschuss, Unterlagen des IM (IV 4) und WSPD, Band I bzw. II“	
59.	Akten des Innenministers des Landes/1 Aktenordner <u>Aufschrift:</u>	

Nr.	Dokumente	Registrierung
	„Abwehrkalender des Innenministers des Landes Schleswig-Holstein für besondere Lagen und Katastrophen“	
60.	<p>Unterlagen des Kreises Nordfriesland/4 Schnellhefter</p> <p><u>Aufschrift:</u></p> <p>„Havarie Motorschiff Pallas“</p> <p>inhaltlich:</p> <p>Hefter 1 - Seiten 1-220</p> <p>Hefter 2 - Seiten 221-451</p> <p>Hefter 3 - Seiten 452-654</p> <p>Hefter 4 - Seiten 655-843</p>	
61.	<p>Akten des IV AfK interministerieller Leitungsstab/5 Aktenordner</p> <p><u>Aufschrift:</u></p> <p>„IV AfK, interministerieller Leitungsstab Schiffshavarie Pallas“</p> <p><u>Ordner 1</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Ereignisbezogener Schriftverkehr 2. Grundakte zum Schadensereignis 3. Schwachstellenanalyse und Bildung einer unabhängigen Expertenkommission 4. Aufzeichnungen aus dem Einsatztagebuch der Rufbereitschaft des Amtes für Katastrophenschutz 5. weiterer Schriftverkehr mit: <ul style="list-style-type: none"> Staatskanzlei Gemeinde Büsum Umweltministerium Antrag der Fraktionen 6. Bundestagsdrucksache 14/160 <p><u>Ordner 2</u></p>	

Nr.	Dokumente	Registrierung
	<ol style="list-style-type: none"> 1. Chronologie der Ereignisse 2. Hintergrundinformationen 3. Lageberichte - Gesamtlage des interministeriellen Leitungsstabes (Stabsbereich II) 4. Fachlage des MUNF (Stabsbereich III) 5. Fachlage des betroffenen Kreises Nordfriesland <p><u>Ordner 3</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Seewetterberichte 2. Driftberechnungen 3. Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord 4. Wasserschutzpolizei 5. Einsatzleitgruppe Cuxhaven (ELG) 6. Landesfeuerwehrverband und Technisches Hilfswerk 7. Luftfahrtbehörde (MWTV) <p><u>Ordner 4</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Öffentlichkeitsarbeit und Presseauswertungen 2. Einrichtung eines Bürgertelefons 3. Pressestelle, Innenministerium, Umweltministerium 4. Pressestelle des Landes 5. Presseinformationen: Nautischer Verein, WBK I „Küste“, weitere Presseorgane <p><u>Ordner 5</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Arbeitsunterlagen des Stabsbereichs II 2. Dienstpläne 3. Bund-/Küstenländer-Vereinbarung über die Bekämpfung von Meeresverschmutzungen 4. Korrektur-Exemplare, div. Informationsmaterial und verschiedene Folien 5. Kopien der Schiffsbaupläne 	

Nr.	Dokumente	Registrierung
	6. Verschiedenes	
62.	<p>Akten der Staatsanwaltschaft/7 Aktenordner + 1 Schnellhafter + 6 Videokassetten</p> <p><u>Ordner 1 - Bl. 00001 - 00367;</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Anzeige und Seekartenausschnitte 2. Ermittlungsbericht 3. Zusammengefaßte Aufzeichnungen und Ablaufprotokolle mit Erläuterungen und Anmerkungen des WSPR Husum für die Zeit vom 25.10.1998 bis zum 06.11.1998 4. Vernehmung des Kapitäns, Seeprotest, Seeunfallanzeige/Ermittlungen WSP Bremen, Besatzungsliste (incl. Übersetzung ins Deutsche) 5. Schiffspapiere/Daten der „Pallas“, Ermittlungen der WSP Cuxhaven 6. Gutachten/Stellungnahmen von Sachverständigen <p><u>Ordner 2 - Bl. 00368 - 00753</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Untersuchung von Meereswasserproben 2. Wetter- und Seegangsverhältnisse zum Unfallzeitpunkt 3. Dokumentation der Ölüberwachungsflüge Do 28 (Pollution) <p>Einsatzprotokolle von:</p> <ol style="list-style-type: none"> 4. RCC Aarhus/ DK mit Übersetzung ins Deutsche 5. Polizei Esbjerg mit Übersetzung ins Deutsche 6. MRCC Bremen mit Anhörung der Besatzung des RK „Minden“ 7 SAR Glücksburg mit Anhörung der beteiligten Piloten 8. Einsatzberichte und Tonaufzeichnungen und Fotos BGS (KüWaZ) 9. Einsatz-/Kapitänsbericht MS „Neuwerk“ 10. Einsatz-/Kapitänsbericht „Mellum“ 11. Einsatz-/Kapitänsbericht „Meerkatze“ 12. Einsatz-/Kapitänsbericht „Oceanic“ 13. Datenblätter der beteiligten Schiffe 14. Anordnung der WSD an den Eigner „Pallas“ Bergungsmaßnahmen durchzuführen, incl. Übersetzung 	

Nr.	Dokumente	Registrierung
	<p>Lagebericht der WSD Nord/Seeamt Kiel mit Rechtssituation</p> <p><u>Ordner 3</u> - Bl. 00754 - 01061</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Gesprächsaufzeichnung ZMK seit 25.10.1998 2. ELG-Bericht 1-45 <p><u>Ordner 4</u> - Bl. 01062 - 01399</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Berichte interministerieller Leitungsstab vom 11.11. bis 16.12.1998 2. Lage- und Sachstandsberichte Ministerium für Umwelt, Natur und Forsten des Landes Schleswig-Holstein <p><u>Ordner 5</u> - Bl. 01400 - 01528</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Lage- und Sachstandsberichte des Staatlichen Umweltamtes Schleswig (StUA) 2. Lage- und Sachstandsberichte des Landesamtes für den Nationalpark Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer 3. Ermittlungsvermerke/Schriftverkehr/Sonstiges <p><u>Ordner 6</u></p> <p>Foto- und Videodokumentation</p> <p><u>Ordner 7</u> (gelber Buchrücken)</p> <p>Aktendoppel Geschäftsnummer: 594 KJS 342/99 Delikt: 81/98 Wasserschutzpolizeirevier/Dekanat 1136</p> <p><u>inhaltlich:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Beilage zum Seekartenausschnitt 2. Fortschreibung BSA Cuxhaven Seewarndienst 3. Zusammenfassung aller Aufzeichnungen vom 25.10. - 26.10.1998 vom Küstenwach- 	

Nr.	Dokumente	Registrierung
	<p>zentrum, BSA Cuxhaven, einschließlich der beteiligten Schiffe „Mellum“, „Neuwerk“, „Oceanic“ und „Meerkatze“</p> <ol style="list-style-type: none"> 4. Kapitänsbericht „Mellum“ 5. Kapitänsbericht „Neuwerk“ 6. Kapitänsbericht „Oceanic“ 7. Kapitänsbericht „Meerkatze“ 8. Brandtechnischer Untersuchungsbericht des Kreises Nordfriesland 9. Sachbeiträge <ol style="list-style-type: none"> a) aus Schifffahrt international b) Deutsche Polizei <p><u>Schnellhefter</u> Aktendoppel - Hauptband 594 AR 67/98</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Ministerpräsidentin Heide Simonis 2) Umweltminister SH Rainer Steenblock 3) Umweltminister Bund Jürgen Trittin wegen Untätigkeit im Amt und Pflichtverletzung 	
63.	<p>Akten IV AfK interministerieller Leitungsstab/ 5 Aktenordner</p> <p><u>Aufschrift:</u> „IV AfK interministerieller Leitungsstab/Schiffshavarie Pallas Unterlagen der Fernmeldezentrale Land in der Krisenzentrale“</p> <p>Band 1- 11.11. - 13.11.1998 Band 2 - 14.11. - 16.11.1998 Band 3 - 17.11. - 19.11.1998 Band 4 - 20.11. - 24.11.1998 Band 5 - 25.11. - 19.12.1998</p>	
64.	<p>Unterlagen des Amtes für Ländliche Räume/1 Aktenordner</p> <p><u>Aufschrift:</u> „Pallas - Einsatz, Protokoll-Originale“</p>	

Nr.	Dokumente	Registrierung
	Wichmann - OSC	
65.	<p>Akten des interministeriellen Leitungsstabes des Landes SH/ 8 Aktenordner</p> <p><u>Ordner 1</u> - Seiten 1 - 323</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Hintergrund 2. Orientierungsbesprechung - Vermerk 3. Vermerke interministerieller Leitungsstab 4. Schreiben an XM 5. Bereitschaftslisten 6. Aufteilung interministerieller Leitungsstab 7. Bürgertelefon 8. Haushaltsangelegenheiten 9. Firmenangebote 10. Skripten interministerieller Leitungsstab <p><u>Ordner 2</u> - Seiten 1 - 329</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Führungs- und Organisationsstruktur 2. Lageberichte interministerieller Leitungsstab 3. Vorbereitende Berichte für die Lagebesprechungen <p><u>Ordner 3</u> - Seiten 1 - 404</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Schriftverkehr Leitungsstab-Arbeitsstab 2. Lageberichte Arbeitsstab <p><u>Ordner 4</u> - Seiten 1 - 341</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Technische Daten-Schiffe-Pumpen 2. örtliche Ämter 3. Berichte der örtlichen Berater 4. Meldebögen interministerieller Leitungsstab 	

Nr.	Dokumente	Registrierung
	<p>5. Überfliegergebnisse - ZMK</p> <p>6. Besuch MP, XM auf den Inseln</p> <p>7. Angebot zur Bergung des Öls der Pallas</p> <p><u>Ordner 5</u> - Seite 1 - 345</p> <p>1. B/Küsten-L-Vereinbarung - ELG-Richtlinie</p> <p>2. Verträge</p> <p>3. Schriftverkehr Leitungsstab - ELG</p> <p><u>Ordner 6</u> - Seite 1 - 259</p> <p>1. Sperrung des Luftraumes/ des Seegebietes</p> <p>2. Mitteilungen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung</p> <p>3. Mitteilungen des Nautischen Vereins Nordfrieslands</p> <p>4. Mitteilungen der Wasserschutzpolizei</p> <p>5. Schriftverkehr Leitungsstab - THW</p> <p>6. Schriftverkehr Leitungsstab - Berufsfeuerwehr</p> <p>7. Angebot der Freiwilligen Feuerwehr</p> <p>8. Schriftverkehr Leitungsstab - LSV</p> <p>9. Entwürfe zur Beantwortung von Eingaben</p> <p>10. Dringlichkeitsantrag</p> <p>11. Protestfax</p> <p>12. Helfertag - Helferlisten</p> <p>13. Eingaben</p> <p>14. Vermerk zur Beschwerde von Luftverunreinigungen</p> <p><u>Ordner 7</u> - Seite 1 - 267</p> <p>1. Mitteilungen des NPA</p> <p>2. Lageberichte StUA Schleswig</p> <p>3. Driftweg der Pallas</p>	

Nr.	Dokumente	Registrierung
	4. Driftberechnungen 5. Wetterprognosen <u>Ordner 8</u> - Seite 1 - 322 1. Pressemitteilungen	
66.	Akten des Umweltministeriums X 4/ 16 Aktenordner MUNF X4 5251.822 <u>Ordner A</u> - Beschlüsse der ELG - Berichte der ELG - Pressemitteilungen der ELG - Mitteilungen der ELG, SBM, SLM - ELG - Chronologie <u>Ordner B-1</u> - Meldeprotokolle des MUNF (Abschriften) - Meldeprotokolle des MUNF (Originale) <u>Ordner B-2</u> - Lageberichte des MUNF - Pressemitteilungen des MUNF <u>Ordner B-3</u> - MUNF-Faxe an ELG, StUA und Inselbeauftragte des MUNF - MUNF-Vermerke / Schriftverkehr	

Nr.	Dokumente	Registrierung
	<p><u>Ordner B-4</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Mitteilungen und Berichte von Behörden und Institutionen - MUNF- Mitteilungen und Berichte an Behörden - MUNF-Arbeitsunterlagen (Rufbereitschaft, Telefon etc.) <p><u>Ordner B-5</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Eingaben - Firmenangebote <p><u>Ordner C</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Anträge des StUA - Aufträge an das StUA - Verträge <p><u>Ordner D-1</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Driftberechnungen - Überwachungsflugergebnisse - Seewetterberichte, Pegelstände <p><u>Ordner D-2</u></p> <p>Lageberichte des StUA Schleswig</p> <p><u>Ordner D-3</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Pressemitteilungen StUA Schleswig - Lageberichte (Inselbeauftragte MUNF) - Lageberichte NPA <p><u>Ordner D-4</u></p>	

Nr.	Dokumente	Registrierung
	<ul style="list-style-type: none"> - Schiffseinsatz (Lagepläne) - Hintergrundpapier (MUNF) (WSD) - Technische Daten <p><u>Ordner E</u> interministerieller Leitungsstab (KriStab)</p> <p><u>Ordner F</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Reden XM - Anträge Parteien/Kabinettsbeschlüsse/Konferenzen <p><u>Ordner G-1</u> - MUNF-Faxe an Behörden, Verbände (Pressemitteilungen) <u>Ordner G-2</u> - MUNF-Faxe an Behörden, Verbände (Pressemitteilungen) <u>Ordner G-3</u> - MUNF-Faxe an Behörden, Verbände (Pressemitteilungen)</p> <p><u>Ordner H</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Internationale Übereinkommen und Bilaterale Abkommen - Bund-Küstenländer-Vereinbarung - ELG-Richtlinie; Richtlinien ZMK, SLM, SBM - Rahmenalarmplan gem. Seite 4 ELG-Richtlinie - Berichte des BMVBW - ELG-Beschlüsse - 30-seitige Chronologie - Seewetterberichte vom 25.10.1998 bis 05.11.1998 	
67.	<p>Akten des Landesamtes für den Nationalpark/8 Aktenordner, davon 4 Aktendoppel</p> <p><u>Aufschrift:</u> Band 1 - 29.10. - 13.11.1998 Band 2 - 14.11 - 26.11.1998</p>	

Nr.	Dokumente	Registrierung
	Band 3 - 27.11. - 25.01.1999 Band 4 - Untergruppen 1. Erlass vom 14.12.1998 - X4- „Schwachstellenanalyse“ 2. Resolutionen 3. Luftsperrgebiete 4. Ökologische Auswirkungen 5. Örtliche Ansprechpartner/Absprachen 6. Zusammenarbeit mit Hegeringsleitern 7. Vogelrettung/Tierschutz 8. Ökologische Schäden/Untersuchungen 9. Kostenabrechnung 10. Pressearbeit + 4 jeweilige Aktendoppel	
68.	Akten des Umweltministeriums X 4/2 Aktenordner <u>Aufschrift:</u> X 4/ 5251.215 „Neues Verwaltungsabkommen“ Band IV bzw. VII	
69.	Akten des Staatlichen Umweltamtes/15 Ordner <u>Aufschrift:</u> „Einsatzleitung/Ölbekämpfung“ Ordner 1 - 29.10. - 08.11.1998 Ordner 2 - 09.11. - 12.11.1998 Ordner 3 - 13.11. - 13.11.1998 Ordner 4 - 14.11. - 14.11.1998 Ordner 5 - 15.11. - 15.11.1998 Ordner 6 - 16.11. - 17.11.1998 Ordner 7 - 18.11. - 19.11.1998 Ordner 8 - 20.11. - 23.11.1998	

Nr.	Dokumente	Registrierung
	Ordner 9 - 24.11. - 26.11.1998 Ordner 10 - 27.11. - 02.12.1998 Ordner 11 - 03.12. - 07.12.1998 Ordner 12 - 08.12. - 12.12.1998 Ordner 13 - 13.12. - 18.12.1998 Ordner 14 - 19.12. - 31.12.1998 Ordner 15 - 01.01. - 15.01.1999	
70.	Abschlußbericht der Expertengruppe „Schadstoffunfallbekämpfung“ Erstellung von Regelungen für die Sicherheits- und Schutzmaßnahmen auf Schadstoffunfallbekämpfungsschiffen (SUBS), Dezember 1994	
71.	Gutachterliche Stellungnahme von Prof. Dr. Burghardt Ziemske zum Zwecke der Beweissicherung im Rahmen der parlamentarischen Untersuchung der Havarie der „Pallas“ und ihrer Folgen durch den „Pallas“-Untersuchungsausschuss des Landtages Schleswig-Holstein	Umdruck 14/3696
72.	Abschriften von Tonträgern: - Anruf des MRCC beim KüWaZ, BGS-App. 390 am 25.10.98 um 17:30 Uhr - Anruf des KüWaZ BGS-App. 390 am 25.10.98 um 17:34 Uhr - Telefonat des MRCC Bremen, Herr Sehner, und KüWaZ Nordsee, Herrn Lüder, am 26.10.98 um 00:49 Uhr - Anruf des MRCC Bremen, Herr Kubas beim Bundesgrenzschutz, BGS-App. 390, im KüWaZ N am 26.10.98 um 05:00 Uhr - Anruf des ZMK App. 485, Herrn Holtz, beim MRCC am 26.10.98 um 05:06 Uhr - Anruf des MRCC Bremen, Herr Kubas, beim ZMK-Apparat 485 am 26.10.98 um 07:14 Uhr - Anruf des ZMK-Apparat 485 bei Herrn Herrmann am 26.10.98 um 07:19 Uhr	Umdruck 14/3779
73.	Auszüge aus Telefonaten der Küstenwache im Zusammenhang mit der „Pallas“ am 26.10.1998 - 17:02 bis 17:05:00 Uhr: Bustorff, WSD an ZMK - 17:14 bis 17:18:00 Uhr: Zacher an ZMK	Umdruck 14/3780

Nr.	Dokumente	Registrierung
	<ul style="list-style-type: none">- 18:01 bis 18:07:10 Uhr: KatStab Kiel an ZMK- 18:07 bis 18:10:11 Uhr: Zacher und Wampe an ZMK- 18:56 bis 18:58:00 Uhr: VkZ an ZMK- 20:03 bis 20:08:40 Uhr: Neuwerk an ZMK- 21:58 bis 22:12:20 Uhr: ZMK an Neuwerk- 22:47 bis 22:53:00 Uhr: ZMK an Stühmer, Helgoland23:02 bis 23:04:30 Uhr: Oceanic an ZMK	
74.	Liste der im Zentralen Meldekopf, App. 485, geführten Telefonate in der Küstenwache im Zusammenhang mit der „Pallas“ am 26.10.98	Umdruck 14/3781
75.	6 Tonkassetten mit der Aufzeichnung der Telefonate in der Küstenwache (ZMK und BGS) im Zusammenhang mit der „Pallas“ am 25. und 26.10.98	Umdruck 14/3782 (Auflistung der geführten Telefongespräche)

F. Gesetz zur Regelung des Rechts der parlamentarischen Untersuchungsausschüsse (Untersuchungsausschussgesetz)**§ 1****Aufgabe und Zulässigkeit**

- (1) Ein Untersuchungsausschuss des Landtages hat die Aufgabe, Sachverhalte, deren Aufklärung im öffentlichen Interesse liegt, zu untersuchen und dem Landtag darüber zu berichten.
- (2) Die Untersuchung ist nur im Rahmen der verfassungsmäßigen Zuständigkeit des Landtages zulässig.
- (3) Bei Zweifeln über die Zulässigkeit einer beantragten Untersuchung überweist der Landtag den Einsetzungsantrag zur gutachterlichen Äußerung an den für Rechtsfragen zuständigen Ausschuss; der Ausschuss gibt seine Äußerung unverzüglich ab.

§ 2**Antragsrecht und Einsetzung**

- (1) Ein Untersuchungsausschuss wird jeweils für einen bestimmten Untersuchungsgegenstand eingesetzt.
- (2) Die Einsetzung erfolgt auf Antrag durch Beschluss des Landtages.
- (3) Ein Antrag, der den Landtag nach Artikel 18 Abs. 1 Satz 1 der Landesverfassung zur Einsetzung eines Untersuchungsausschusses verpflichtet (Minderheitsantrag), muss bei seiner Einreichung die Unterschriften von einem Fünftel der Mitglieder des Landtages tragen. Im übrigen gelten für Anträge auf Einsetzung eines Untersuchungsausschusses die Vorschriften der Geschäftsordnung.
- (4) Liegen dem Landtag zu einer Sitzung mehrere Anträge auf Einsetzung eines Untersuchungsausschusses zum selben Untersuchungsgegenstand vor, sollen die Untersuchungsaufträge zu einem Auftrag zusammengefasst werden. Dies kann nicht gegen den Willen einer antragstellenden Minderheit nach Absatz 3 erfolgen.
- (5) Ein Antrag auf Einsetzung eines Untersuchungsausschusses wird vor anderen Beratungsgegenständen auf die Tagesordnung der nächsten Sitzung des Landtags gesetzt. Über einen Minderheitsantrag muss der Landtag auf Verlangen der Antragstellenden innerhalb von zwei Wochen nach der Einreichung entscheiden. Im Falle einer Überweisung nach § 1 Abs. 3 verlängert sich diese Frist um eine Woche.

§ 3

Gegenstand

- (1) Der Gegenstand der Untersuchung ist im Antrag und im Beschluss über die Einsetzung hinreichend bestimmt festzulegen.
- (2) Der in einem Minderheitsantrag bezeichnete Untersuchungsgegenstand kann gegen den Willen der Antragstellenden nicht eingeschränkt werden; er kann gegen ihren Willen nur dann konkretisiert oder erweitert werden, wenn dadurch der Kern des Untersuchungsgegenstandes nicht berührt wird und eine wesentliche Verzögerung des Untersuchungsverfahrens nicht zu erwarten ist.
- (3) Der Untersuchungsausschuss ist an den Untersuchungsgegenstand gebunden und zu einer Ausdehnung nicht berechtigt. Eine nachträgliche Ergänzung durch Beschluss des Landtages ist zulässig. Absatz 2 bleibt unberührt.

§ 4

Zusammensetzung

- (1) Im Untersuchungsausschuss sind die Fraktionen und die Antragstellenden mit mindestens je einem Mitglied vertreten. Im übrigen werden die Sitze unter Berücksichtigung der Stärkeverhältnisse der Fraktionen verteilt; dabei ist sicherzustellen, dass die Mehrheitsverhältnisse im Untersuchungsausschuss den Mehrheitsverhältnissen im Landtag entsprechen.
- (2) Der Untersuchungsausschuss besteht in der Regel aus derselben Anzahl von Mitgliedern des Landtages, wie sie nach seiner Geschäftsordnung den ständigen Ausschüssen angehören, sowie derselben Anzahl von stellvertretenden Mitgliedern, die ebenfalls dem Landtag angehören.
- (3) Die Überschreitung der in Absatz 2 genannten Mitgliederzahl ist nur zulässig, wenn und soweit sie nach Absatz 1 erforderlich ist; in diesem Fall wird die Zahl der Ausschussmitglieder durch Beschluss des Landtages festgesetzt.
- (4) Die Fraktionen und die Antragstellenden nach § 2 Abs. 3 benennen durch Erklärung gegenüber der Präsidentin oder dem Präsidenten die von ihnen zu stellenden Ausschussmitglieder und eine gleiche Anzahl von stellvertretenden Mitgliedern.

§ 5

Stellvertretende Mitglieder

- (1) Die stellvertretenden Mitglieder haben das Recht, an allen Sitzungen teilzunehmen.
- (2) Bei Verhinderung eines Mitglieds nimmt eine Stellvertreterin oder ein Stellvertreter der Fraktion oder der Gruppe der Antragstellenden nach § 2 Abs. 3, der das abwesende Mitglied angehört, dessen Aufgaben wahr.

§ 6 Vorsitz

- (1) Der Untersuchungsausschuss wählt die Vorsitzende oder den Vorsitzenden und die stellvertretende Vorsitzende oder den stellvertretenden Vorsitzenden aus seiner Mitte.
- (2) Bei der Einsetzung eines jeden neuen Untersuchungsausschusses wechselt der Vorsitz unter den Fraktionen in der Reihenfolge ihrer Stärke.
- (3) Die oder der Vorsitzende und die oder der stellvertretende Vorsitzende müssen verschiedenen Fraktionen angehören, unter denen sich eine die Regierung tragende Fraktion und eine Fraktion der parlamentarischen Opposition befinden muss.
- (4) Der Untersuchungsausschuss kann die Vorsitzende oder den Vorsitzenden oder die stellvertretende Vorsitzende oder den stellvertretenden Vorsitzenden auf Antrag eines Fünftels seiner Mitglieder abwählen; der Beschluss bedarf der Mehrheit von zwei Dritteln der Mitglieder der Ausschusses. § 7 Abs. 1 bis 5 bleibt unberührt. Über einen Antrag auf Abwahl ist in derselben Sitzung zu entscheiden. Im Falle der Abwahl bleibt das Recht einer Fraktion, die Vorsitzende oder den Vorsitzenden oder die stellvertretende Vorsitzende oder den stellvertretenden Vorsitzenden zu stellen, unberührt.

§ 7 Ausscheiden von Ausschussmitgliedern, Ruhen der Mitgliedschaft

- (1) Ein Mitglied des Landtages, bei dem zureichende tatsächliche Anhaltspunkte für eine unmittelbare und persönliche Beteiligung an den zu untersuchenden Vorgängen vorliegen, darf dem Untersuchungsausschuss nicht angehören; liegt diese Voraussetzung bei einem Ausschussmitglied vor und wird dies erst nach der Einsetzung des Ausschusses bekannt, so hat das Mitglied aus dem Untersuchungsausschuss auszuscheiden.
- (2) Bestehen innerhalb des Untersuchungsausschusses Meinungsverschiedenheiten, ob die Voraussetzung des Absatzes 1 vorliegt, entscheidet auf Antrag eines Ausschussmitgliedes der Untersuchungsausschuss. Die Entscheidung des Untersuchungsausschusses, dass ein Mitglied auszuscheiden hat, bedarf der Mehrheit von zwei Dritteln seiner Mitglieder; bei dieser Entscheidung wird das betroffene Mitglied gemäß § 5 Abs. 2 vertreten.
- (3) Ein Ausschussmitglied scheidet ferner aus, wenn es der Fraktion, von der es benannt wurde, nicht mehr angehört. Satz 1 gilt für das die Antragstellenden nach § 2 Abs. 3 vertretende Ausschussmitglied entsprechend, wenn es aus der Gruppe der Antragstellenden ausscheidet.
- (4) Ist ein Ausschussmitglied ausgeschieden, ist nach Maßgabe des § 4 Abs. 4 ein neues Mitglied zu benennen.

(5) Hat der Untersuchungsausschuss die Vernehmung eines Ausschussmitglieds als Auskunftsperson beschlossen, so ruht dessen Mitgliedschaft bis zum Abschluss der Vernehmung. Seine Aufgaben als Ausschussmitglied werden in dieser Zeit von einem stellvertretenden Mitglied, das derselben Fraktion oder Gruppe der Antragstellenden nach § 2 Abs. 3 angehört, wahrgenommen. Hat der Untersuchungsausschuss die Vernehmung des oder der Vorsitzenden oder des oder der stellvertretenden Vorsitzenden beschlossen, so wird für die Dauer des Ruhens der Mitgliedschaft eine andere Vorsitzende oder ein anderer Vorsitzender oder eine andere stellvertretende Vorsitzende oder ein anderer stellvertretender Vorsitzender entsprechend den Vorschriften des § 6 gewählt. Über einen Antrag auf Vernehmung eines Ausschussmitgliedes als Auskunftsperson ist unverzüglich zu entscheiden; die Vernehmung ist gegebenenfalls unverzüglich durchzuführen.

(6) Absätze 1 bis 5 gelten für stellvertretende Mitglieder entsprechend.

§ 8

Einberufung, Beschlussfähigkeit und Beschlussfassung

(1) Die oder der Vorsitzende beruft den Untersuchungsausschuss unter Angabe der Tagesordnung ein. Sie oder er ist zur Einberufung einer Sitzung binnen zwei Wochen verpflichtet, wenn dies unter Angabe des Beratungsgegenstandes von mindestens einem Fünftel der Mitglieder oder von den Vertreterinnen oder Vertretern der Antragstellenden nach § 2 Abs. 3 verlangt wird.

(2) Der Untersuchungsausschuss ist beschlussfähig, wenn die Mehrheit seiner Mitglieder anwesend ist.

(3) Wird die Beschlussfähigkeit zu Beginn der Sitzung nicht erreicht, unterbricht der Vorsitzende oder die Vorsitzende die Sitzung bis zu einem bestimmten Zeitpunkt desselben Tages; wird auch zu diesem Zeitpunkt die Beschlussfähigkeit nicht erreicht, ist eine neue Sitzung anzuberaumen, die innerhalb von drei Tagen stattzufinden hat. In dieser Sitzung ist der Untersuchungsausschuss unabhängig von der Zahl der teilnehmenden Mitglieder beschlussfähig. Hierauf ist in der Einladung hinzuweisen.

(4) Wird der Ausschuss im Laufe einer Sitzung beschlussunfähig, so ist die Sitzung sofort zu beenden. Die unerledigt gebliebenen Beratungsgegenstände werden in der nächstfolgenden Sitzung zunächst aufgerufen.

(5) Soweit dieses Gesetz nichts anderes bestimmt, beschließt der Untersuchungsausschuss mit der Mehrheit der abgegebenen Stimmen. Bei Stimmengleichheit ist der Antrag abgelehnt.

§ 9

Unterausschüsse

(1) Der Untersuchungsausschuss kann mit einer Mehrheit von zwei Dritteln seiner Mitglieder eine vorbereitende Untersuchung durch einen Unterausschuss (Vorbereitender Unterausschuss) oder einen Unterausschuss mit der Erhebung einzelner Beweise beauftragen (Unterausschuss zur Beweisaufnahme).

(2) Der Vorbereitende Unterausschuss sammelt und gliedert den Untersuchungstoff und beschafft das erforderliche Beweismaterial, insbesondere die einschlägigen Akten und Unterlagen. Er kann Personen informatorisch hören. Seine Sitzungen sind nicht öffentlich; sie sind zu protokollieren.

(3) Für den Unterausschuss zur Beweisaufnahme gelten die Vorschriften über die Durchführung der Beweisaufnahme entsprechend.

(4) Jede Fraktion und die Antragstellenden nach § 2 Abs. 3 haben Anspruch auf einen Sitz im Unterausschuss; den Vorsitz führt die oder der Vorsitzende des Untersuchungsausschusses. Die Mitglieder des Unterausschusses werden von den Vertreterinnen oder Vertretern der Fraktionen und der Antragstellenden nach § 2 Abs. 3 im Untersuchungsausschuss aus dem Kreis der Ausschussmitglieder benannt.

§ 10 Öffentlichkeit der Sitzungen

(1) Die Beweiserhebung erfolgt in öffentlicher Sitzung. Ton- und Filmaufnahmen sowie Ton- und Bildübertragungen sind nicht zulässig.

(2) Die Öffentlichkeit kann ausgeschlossen werden, wenn überragende Interessen der Allgemeinheit oder überwiegende Interessen einzelner dies gebieten oder wenn es zur Erlangung einer wahrheitsgemäßen Aussage erforderlich erscheint. Aus denselben Gründen können auch einzelne Personen ausgeschlossen werden. § 18 bleibt unberührt.

(3) Die Beratungen und Beschlussfassungen des Untersuchungsausschusses sind nicht öffentlich. Der Untersuchungsausschuss kann beschließen, dass von den Fraktionen oder den Antragstellenden nach § 2 Abs. 3 benannte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter Zutritt zu diesen Sitzungen erhalten. Über Beschlussfassungen nach Satz 1 unterrichtet die oder der Vorsitzende die Öffentlichkeit unter Bekanntgabe des Abstimmungsergebnisses.

(4) Der Ausschluss der Öffentlichkeit bei der Beweiserhebung und die Herstellung der Öffentlichkeit bei der Beratung und Beschlussfassung bedürfen einer Mehrheit von zwei Dritteln der Mitglieder des Ausschusses. Über den Ausschluss der Öffentlichkeit wird in nichtöffentlicher Sitzung entschieden.

(5) Die Mitglieder der Landesregierung und ihre Beauftragten haben zu den Sitzungen des Untersuchungsausschusses Zutritt. Zu nichtöffentlichen Sitzungen, die nicht der Beweiserhebung dienen, haben sie nur Zutritt, wenn sie geladen werden. § 17 Abs. 1 Satz 1 bleibt unberührt.

(6) Die Geheimschutzordnung des Landtages findet entsprechende Anwendung.

§ 11 Beweiserhebung

- (1) Der Untersuchungsausschuss erhebt die durch den Untersuchungsgegenstand gebotenen Beweise. Jedes Mitglied des Untersuchungsausschusses hat das Recht, Beweisanträge zu stellen.
- (2) Beweise sind zu erheben, wenn dies von den Mitgliedern des Untersuchungsausschusses, die zu den Antragstellenden nach § 2 Abs. 3 gehören, beantragt wird oder ein Fünftel der Mitglieder des Ausschusses es verlangt. Wird ein Beweisantrag von weniger als einem Fünftel der Mitglieder gestellt, entscheidet der Ausschuss unverzüglich durch Beschluss, spätestens aber in seiner nächsten Sitzung.
- (3) Auf Verlangen der Vertreterinnen oder Vertreter der Antragstellenden nach § 2 Abs. 3 sind die von ihnen beantragten Beweise mit Vorrang zu erheben.
- (4) Soweit sich aus diesem Gesetz nichts anderes ergibt, gelten für die Beweisaufnahme die Vorschriften über den Strafprozess entsprechend.

§ 12 Ordnungsgewalt

Die Aufrechterhaltung der Ordnung in den Sitzungen obliegt der oder dem Vorsitzenden. Die §§ 176 bis 179 des Gerichtsverfassungsgesetzes gelten entsprechend.

§ 13 Zutrittsrecht, Aussagegenehmigung, Aktenvorlage

- (1) Die Landesregierung, alle Behörden des Landes und die Träger der öffentlichen Verwaltung, soweit sie oder ihre Behörden der Aufsicht des Landes unterstehen, sind verpflichtet, dem Untersuchungsausschuss auf Verlangen eines Fünftels seiner Mitglieder Auskünfte zu erteilen, Akten vorzulegen, Aussagegenehmigungen zu erteilen und jederzeit Zutritt zu den von ihnen verwalteten öffentlichen Einrichtungen zu gestatten. Die Verpflichtung der Gerichte und der Verwaltungsbehörden zur Rechts- und Amtshilfe bleibt unberührt.
- (2) Ersuchen um Zutritt, Aussagegenehmigung und Aktenvorlage sind an die zuständige oberste Dienstbehörde oder oberste Aufsichtsbehörde zu richten.
- (3) Aktenvorlage und Aussagegenehmigung dürfen nach Maßgabe des Artikels 23 Abs. 3 der Landesverfassung in Verbindung mit dem Ausführungsgesetz nach Artikel 23 Abs. 4 der Landesverfassung verweigert werden.

(4) Die die Auskunft nach Absatz 3 verweigernde Stelle legt dem Untersuchungsausschuss die Gründe für die Verweigerung in nichtöffentlicher oder vertraulicher Sitzung dar. Hält der Untersuchungsausschuss die Voraussetzungen der Verweigerung nicht für gegeben, muss er das zuständige Gericht anrufen, wenn es ein Fünftel der Mitglieder des Untersuchungsausschusses verlangt.

§ 14 Auskunftspersonen

(1) Auskunftspersonen (Zeuginnen und Zeugen sowie Sachverständige) sind verpflichtet, auf Ladung des Untersuchungsausschusses zu erscheinen. Sie sind in der Ladung über den Beweisgegenstand zu unterrichten sowie auf die gesetzlichen Folgen des Ausbleibens hinzuweisen. Die Vorschriften der §§ 49 und 50 der Strafprozessordnung gelten entsprechend.

(2) Auskunftspersonen sind zur Wahrheit verpflichtet; sie können die Auskunft auf solche Fragen verweigern, deren Beantwortung sie selbst oder einen der in § 52 Abs. 1 der Strafprozessordnung bezeichneten Angehörigen der Gefahr aussetzen würde, wegen einer Straftat oder einer Ordnungswidrigkeit verfolgt zu werden. Die §§ 52, 53, 53 a und 76 der Strafprozessordnung finden entsprechende Anwendung.

(3) Auskunftspersonen sind vor ihrer Vernehmung über ihre Rechte und Pflichten zu belehren. Für die Glaubhaftmachung von Verweigerungsgründen gilt § 56 der Strafprozessordnung entsprechend.

(4) Auskunftspersonen sind vor ihrer Vernehmung darauf hinzuweisen, dass der Untersuchungsausschuss nach Maßgabe dieses Gesetzes zu ihrer Vereidigung berechtigt ist. Hierbei sind sie über die Bedeutung des Eides und die strafrechtlichen Folgen einer unrichtigen oder unvollständigen Aussage zu belehren.

§ 15 Vereidigung

(1) Der Untersuchungsausschuss kann beschließen, Auskunftspersonen zu vereidigen, wenn dies wegen der besonderen Bedeutung der Aussage oder zur Erlangung einer wahrheitsgemäßen Aussage geboten erscheint.

(2) Vor der Vereidigung ist der Auskunftsperson Gelegenheit zu geben, sich erneut zu dem Beweisthema zu äußern. Die §§ 63, 66 c bis 67 und 79 Abs. 2 und 3 der Strafprozessordnung gelten entsprechend.

(3) Von der Vereidigung ist abzusehen,

1. wenn der Verdacht besteht, die Auskunftsperson könne an einer strafbaren Handlung beteiligt sein, deren Aufklärung nach dem Sinn des Untersuchungsgegenstandes zum Gegenstand der Untersuchung gehört,

2. bei Personen, die zur Zeit der Vernehmung das 16. Lebensjahr noch nicht vollendet haben oder die wegen verminderter Einsichtsfähigkeit vom Wesen und der Bedeutung eines Eides keine genügende Vorstellung haben.

§ 16

Maßnahmen zur Sicherung der Beweiserhebung

- (1) Gegen eine ordnungsgemäß geladene Auskunftsperson, die ohne genügende Entschuldigung nicht erscheint oder ohne gesetzlichen Grund das Zeugnis, die Erstattung des Gutachtens oder die Eidesleistung verweigert, setzt auf Antrag der oder des Vorsitzenden des Untersuchungsausschusses das örtlich zuständige Amtsgericht Ordnungsgeld oder Ordnungshaft (Ordnungsmittel) fest; die entstandenen Kosten werden der Auskunftsperson auferlegt. In dem Antrag ist ein der Art nach bestimmtes Ordnungsmittel zu bezeichnen. Im übrigen finden Artikel 6 bis 9 des Einführungsgesetzes zum Strafgesetzbuch Anwendung.
- (2) Unter den Voraussetzungen des Absatzes 1 Satz 1 ordnet das zuständige Amtsgericht auf Antrag der oder des Vorsitzenden des Untersuchungsausschusses die Vorführung einer nicht erschienenen Auskunftsperson an.
- (3) Auf Antrag der oder des Vorsitzenden des Untersuchungsausschusses ordnet das zuständige Amtsgericht die Beschlagnahme oder Durchsuchung an, wenn dies zur Aufklärung des Sachverhalts notwendig ist; die Vorschriften des Achten Abschnitts des Ersten Buches der Strafprozessordnung gelten sinngemäß.
- (4) Die oder der Vorsitzende stellt den Antrag nach Absatz 1 bis 3 auf Beschluss des Untersuchungsausschusses, auf Verlangen der Untersuchungsausschussmitglieder, die zu den Antragstellenden nach § 2 Abs. 3 gehören, oder auf Verlangen eines Fünftels seiner Mitglieder.

§ 17

Vernehmung und Fragerecht

- (1) Auskunftspersonen werden in der Regel einzeln und in Abwesenheit später zu hörender Auskunftspersonen vernommen. Auskunftspersonen werden zunächst durch die Vorsitzende oder den Vorsitzenden, sodann durch die stellvertretende Vorsitzende oder den stellvertretenden Vorsitzenden vernommen. Anschließend können die übrigen Mitglieder des Untersuchungsausschusses eine oder jeweils mehrere Fragen stellen, die in einem Sachzusammenhang stehen. Das Erstfragerecht richtet sich nach der Stärke der Fraktionen. Danach entscheidet die oder der Vorsitzende nach der Reihenfolge der Wortmeldungen.
- (2) Die oder der Vorsitzende kann nicht zum Beweisthema gehörende Fragen zurückweisen. § 68 a der Strafprozessordnung findet Anwendung.
- (3) Bei Zweifeln über die Zulässigkeit von Fragen sowie über die Rechtmäßigkeit der Zurückweisung von Fragen entscheidet auf Antrag eines Untersuchungsausschussmitgliedes der Untersuchungsausschuss mit der Mehrheit von zwei Dritteln der anwesenden Mitglieder.

§ 18

Rechtsstellung der Betroffenen

- (1) Betroffene sind natürliche und juristische Personen, gegen die sich nach dem Sinn des Untersuchungsgegenstandes die Untersuchung richtet. Der Untersuchungsausschuss stellt auf Antrag eines Mitgliedes mit der Mehrheit von zwei Dritteln seiner Mitglieder fest, wer Betroffener ist; antragsberechtigt sind auch natürliche und juristische Personen, die geltend machen, dass bei ihnen die Voraussetzungen des Satzes 1 vorliegen.
- (2) Den Betroffenen ist Gelegenheit zu geben, zeitlich vor den Auskunftspersonen eine zusammenhängende Sachdarstellung zu geben. Sie haben das Recht auf Anwesenheit bei der Beweisaufnahme.
- (3) Hält der Untersuchungsausschuss mit den Stimmen eines Fünftels seiner Mitglieder zur Aufklärung des Sachverhalts die Vernehmung der oder des Betroffenen als Auskunftsperson für erforderlich, so finden die Regelungen der §§ 11 und 14 Anwendung.
- (4) Für die Vernehmung und Befragung gelten §§ 16 und 17.
- (5) Die oder der Betroffene hat ein Beweisanregungs- und Fragerecht. Betroffene können sich zur Wahrnehmung ihrer Rechte eines Rechtsbeistandes bedienen und Auskunftspersonen benennen.
- (6) Die oder der Betroffene und der Beistand können von der nichtöffentlichen Beweisaufnahme ausgeschlossen werden, wenn überragende Interessen der Allgemeinheit oder überwiegende Interessen einzelner ihrer Anwesenheit entgegenstehen oder wenn dies zur Erlangung einer wahrheitsgemäßen Aussage erforderlich erscheint. Die oder der Vorsitzende hat der oder dem Betroffenen nach Wiederzulassung zur Beweisaufnahme den wesentlichen Inhalt der in Abwesenheit der oder des Betroffenen erfolgten Beweisaufnahme sowie sie oder ihn betreffende Beschlüsse mitzuteilen, soweit nicht überragende Interessen der Allgemeinheit oder überwiegende Interessen einzelner dem entgegenstehen.
- (7) Ergibt sich erst im Verlauf der Untersuchung, dass jemand Betroffene oder Betroffener ist, so bleiben vor der Beschlussfassung nach Absatz 1 Satz 2 liegende Untersuchungshandlungen wirksam. Sie oder er ist über alle bisherigen Untersuchungshandlungen und deren Ergebnisse in gedrängter Form zu unterrichten, soweit sie sich auf sie oder ihn beziehen und überragende Interessen der Allgemeinheit oder überwiegende Interessen einzelner nicht entgegenstehen. Der oder dem Betroffenen ist Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben.

§ 19 **Rechts- und Amtshilfe**

- (1) Bei Ersuchen um Rechts- und Amtshilfe zur Vernehmung von Auskunftspersonen sind die an die Auskunftsperson zu richtenden Fragen im einzelnen festzulegen. Dem Ersuchen ist eine schriftliche Fassung des Untersuchungsgegenstandes und des Beweisbeschlusses beizufügen. Der Untersuchungsausschuss gibt an, ob die Auskunftsperson vereidigt werden soll.
- (2) Über die Vernehmung ist ein Protokoll aufzunehmen.
- (3) Ersuchen um Rechtshilfe sind an die zuständigen Amtsgerichte zu richten. Die Befugnisse des Untersuchungsausschusses nach § 15 bleiben unberührt.
- (4) Ersuchen um Amtshilfe sind an die jeweils zuständigen Obersten Landes- und Bundesbehörden zu richten; Absätze 1 und 2 gelten entsprechend.

§ 20 **Verlesung von Protokollen und Schriftstücken**

- (1) Die Protokolle über Untersuchungshandlungen von Gerichten, Verwaltungsbehörden und anderen Untersuchungsausschüssen sowie Schriftstücke, die als Beweismittel dienen, sind in öffentlicher Sitzung zu verlesen; § 10 Abs. 2 und 4 gilt entsprechend.
- (2) Von der Verlesung kann abgesehen werden, wenn die Protokolle oder Schriftstücke allen Mitgliedern des Untersuchungsausschusses zugegangen sind und die Mehrheit der anwesenden Mitglieder im Einvernehmen mit den Vertreterinnen und Vertretern der Antragstellenden nach § 2 Abs. 3 auf die Verlesung verzichtet. Der wesentliche Inhalt der Protokolle, Schriftstücke und Urkunden ist in öffentlicher Sitzung durch die Vorsitzende oder den Vorsitzenden bekanntzugeben. § 10 Abs. 2 und 4 gilt entsprechend.

§ 21 **Mitteilungen über Sitzungen und Unterlagen**

- (1) Über Art und Umfang von Mitteilungen an die Öffentlichkeit aus nichtöffentlichen Sitzungen entscheidet der Untersuchungsausschuss unbeschadet der Vorschrift in § 10 Abs. 3 Satz 3. Die Mitteilung erfolgt durch die Vorsitzende oder den Vorsitzenden und die stellvertretende Vorsitzende oder den stellvertretenden Vorsitzenden gemeinsam.
- (2) Die Mitglieder des Untersuchungsausschusses sowie ihre Stellvertreterinnen und Stellvertreter sind zur Verschwiegenheit verpflichtet, soweit es sich um Tatsachen handelt, die sie bei ihrer Tätigkeit im Untersuchungsausschuss erfahren haben und die nicht Gegenstand einer öffentlichen Sitzung gewesen sind. Die Verschwiegenheitspflicht gilt nicht für die Beratung in nichtöffentlichen Fraktionssitzungen, an denen

nur Mitglieder des Landtages und besonders verpflichtete Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter teilnehmen. Satz 1 gilt für Teilnehmerinnen und Teilnehmer an Fraktionssitzungen entsprechend. Die Vorschriften der Geheimschutzordnung des Landtages bleiben unberührt.

§ 22 Protokollierung

- (1) Über die Sitzungen des Untersuchungsausschusses ist ein Protokoll aufzunehmen und von dem oder der Vorsitzenden zu unterschreiben.
- (2) Beweiserhebungen sind wörtlich zu protokollieren. Über die Art der Protokollierung der Beratungen entscheidet der Untersuchungsausschuss.
- (3) Die Protokolle über öffentliche und nichtöffentliche Sitzungen werden den Ausschussmitgliedern, den stellvertretenden Ausschussmitgliedern, den Vorsitzenden der Fraktionen und der Landesregierung, soweit sie Zutrittsrecht nach § 10 Abs. 5 hatte, zugeleitet.
- (4) Bezüglich der Einsicht und Weitergabe der Protokolle gelten die Richtlinien für die Arbeit und die Benutzung der Informations- und Dokumentationseinrichtungen im Wissenschaftlichen Dienst des Schleswig-Holsteinischen Landtages, soweit der Untersuchungsausschuss nicht eine andere Regelung beschließt. Die Vorschriften der Geheimschutzordnung des Landtages bleiben unberührt.

§ 23 Aussetzung und Einstellung des Verfahrens

- (1) Das Untersuchungsverfahren kann ausgesetzt werden, wenn eine alsbaldige Aufklärung auf andere Weise zu erwarten ist oder die Gefahr besteht, dass gerichtliche Verfahren oder Ermittlungsverfahren beeinträchtigt werden. Über die Aussetzung entscheidet der Landtag auf Antrag des Untersuchungsausschusses; ist der Untersuchungsausschuss aufgrund eines Minderheitsantrages (§ 2 Abs. 3) eingesetzt worden, so bedarf die Aussetzung der Zustimmung der Antragstellenden. Ein ausgesetztes Verfahren kann jederzeit durch Beschluss des Landtages wieder aufgenommen werden. Der Beschluss muss gefasst werden, wenn es von einem Fünftel der Mitglieder des Landtages beantragt wird; § 2 Abs. 3 und 4 gilt entsprechend.
- (2) Der Landtag kann einen Untersuchungsausschuss vor Abschluss der Untersuchung auflösen. Absatz 1 Satz 2 gilt entsprechend.

§ 24 Schlussbericht

- (1) Der Untersuchungsausschuss erstattet dem Landtag nach Abschluss der Untersuchung einen schriftlichen Bericht über die ermittelten Tatsachen sowie Verlauf und Ergebnis der Untersuchung; das Ergebnis ist zu begründen.

- (2) Der Bericht darf keine geheimhaltungsbedürftigen Tatsachen enthalten, es sei denn, dass er ohne Bezug auf solche Tatsachen nicht verständlich wäre. In diesem Fall sind die geheimhaltungsbedürftigen Tatsachen gesondert darzustellen. Die Vorschriften der Geheimschutzordnung des Landtages bleiben unberührt.
- (3) Der Landtag kann während der Untersuchung Zwischenberichte über den Stand des Verfahrens verlangen.
- (4) Die Anfertigung der Entwürfe für die Berichte nach Absatz 1 und 3 obliegt der oder dem Vorsitzenden und der oder dem stellvertretenden Vorsitzenden. Über den Wortlaut der dem Landtag zuzuleitenden Berichte entscheidet der Untersuchungsausschuss.
- (5) Jedes Mitglied des Untersuchungsausschusses hat das Recht, seine von der Mehrheitsmeinung abweichende Auffassung in einem eigenen Bericht niederzulegen, der dem Ausschussbericht angefügt wird.
- (6) Der Untersuchungsausschussbericht sowie die angefügten Minderheitenberichte sind der richterlichen Erörterung entzogen. In der Würdigung und Beurteilung des der Untersuchung zugrunde liegenden Sachverhalts sind die Gerichte frei.

§ 25 **Rechtliches Gehör**

- (1) Personen, die durch die Veröffentlichung des Abschlußberichtes in ihren Rechten erheblich beeinträchtigt werden können, ist vor Abschluss des Untersuchungsverfahrens Gelegenheit zu geben, zu den sie betreffenden Ausführungen des Abschlußberichts innerhalb von zwei Wochen Stellung zu nehmen, soweit diese Ausführungen nicht mit ihnen inhaltlich in einer Sitzung zur Beweisaufnahme erörtert worden sind.
- (2) Der wesentliche Inhalt der Stellungnahme ist im Bericht wiederzugeben.

§ 26 **Akteneinsicht, Aktenauskunft**

- (1) Die Mitglieder und die stellvertretenden Mitglieder des Untersuchungsausschusses, von den Fraktionen für diesen Zweck benannte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie die Beauftragten der Landesregierung für das Untersuchungsverfahren können jederzeit Einsicht in die Akten des Untersuchungsausschusses nehmen; ihnen können für die Zwecke des Untersuchungsverfahrens nach Maßgabe der Beschlüsse des Untersuchungsausschusses und der Bestimmungen über die Geheimhaltung Ablichtungen aus den Akten überlassen werden. Die Einschränkungen des § 10 Abs. 5 gelten entsprechend.
- (2) Auskunftspersonen erhalten auf Verlangen Einsicht in die Niederschrift ihrer eigenen Ausführungen.

(3) Betroffene können die Protokolle über öffentliche Sitzungen einsehen. Im übrigen kann der Untersuchungsausschuss dem Rechtsbeistand des Betroffenen Akteneinsicht gewähren, soweit dies zur Wahrnehmung der Rechte des Betroffenen erforderlich ist und dadurch der Untersuchungszweck nicht gefährdet erscheint. Die Akteneinsicht ist zu versagen, soweit überragende Belange des öffentlichen Wohls oder überwiegende Interessen einzelner dies erfordern.

(4) Gerichte, Staatsanwaltschaften und andere Justizbehörden erhalten die zu Zwecken der Rechtspflege erforderliche Akteneinsicht. Im übrigen werden Behörden und anderen öffentlichen Stellen die zur Erfüllung ihrer Aufgaben erforderlichen Auskünfte aus den Akten erteilt, soweit überragende Belange des öffentlichen Wohls oder überwiegende Interessen einzelner nicht entgegenstehen und der Untersuchungszweck nicht gefährdet erscheint; zu diesem Zweck kann auch Akteneinsicht gewährt werden.

(5) In den Fällen der Absätze 3 und 4 wird bei beigezogenen Akten, die nicht Aktenbestandteil sind, Einsicht nur gewährt und Auskunft nur erteilt, soweit die Antragstellerin oder der Antragsteller die Zustimmung derjenigen Stelle nachweist, um deren Akte es sich handelt. Soweit Akten oder Aktenteile anderer Stellen Bestandteile der Akten des Untersuchungsausschusses geworden sind, ist zu prüfen, ob die Akteneinsicht oder Auskunfterteilung nach den für diese Stellen geltenden Vorschriften zulässig wäre; die Akteneinsicht und die Auskunfterteilung können in diesen Fällen auch von der Zustimmung dieser Stellen abhängig gemacht werden.

(6) Die Geheimschutzordnung des Landtages bleibt unberührt.

§ 27 Kosten und Auslagen

(1) Die Kosten des Untersuchungsverfahrens trägt das Land.

(2) Auskunftspersonen werden nach dem Gesetz über die Entschädigung von Zeugen und Sachverständigen entschädigt. Die Entschädigung wird durch die Landtagsverwaltung festgesetzt. Die Auskunftsperson kann beim Amtsgericht Kiel die gerichtliche Festsetzung der Entschädigung beantragen. § 16 des Gesetzes über die Entschädigung von Zeugen und Sachverständigen gilt entsprechend.

(3) Den Betroffenen können die durch die Wahrnehmung der ihnen nach diesem Gesetz zustehenden Rechte entstandenen notwendigen Auslagen ganz oder teilweise erstattet werden. § 464 a Abs. 2 der Strafprozessordnung gilt entsprechend. Hierüber entscheidet der Untersuchungsausschuss nach pflichtgemäßem Ermessen, nach Abschluss des Untersuchungsverfahrens die Präsidentin oder der Präsident des Landtages. Gegen den Beschluss kann binnen einer Frist von einer Woche nach seiner Bekanntmachung die Entscheidung des Amtsgerichts Kiel beantragt werden. § 161 a Abs. 3 Satz 3 und 4 und § 464 Abs. 3 Satz 2 der Strafprozessordnung gelten entsprechend.

§ 28
Ergänzende Vorschriften

Soweit dieses Gesetz keine besonderen Vorschriften enthält, sind das Gerichtsverfassungsgesetz und die Strafprozessordnung ergänzend sinngemäß anzuwenden.

§ 29
In-Kraft-Treten

Das Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

G. Abkürzungsverzeichnis/Zitierweise

AfK	Amt für Katastrophenschutz
ALR	Amt für Ländliche Räume
ALW	Amt für Land- und Wasserwirtschaft
AProt.	Ausschussprotokoll
AWZ	Ausschließliche Wirtschaftszone gemäß UN-Seerechtsübereinkommen
BamS	Bild am Sonntag
Bft	Beaufort (Maßeinheit der Windstärke)
BGBI	Bundesgesetzblatt
BGS	Bundesgrenzschutz
BLV	Vereinbarung zwischen dem Bund und den Küstenländern über die Bekämpfung von Meeresverschmutzungen von 1995
BMVBW	Bundesminister/Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
BRZ	Bruttoraumzahl (Maßeinheit für den Rauminhalt eines Seeschiffes)
DENGER-Plan	Dänisch-Deutscher Alarm- und Einsatzplan für die gemeinsame Bekämpfung von Meeresverschmutzungen durch Öl und andere Schadstoffe von 1993
DGzRS	Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger
DK AWZ	Dänische Ausschließliche Wirtschaftszone
DWD	Deutscher Wetterdienst
ELG	Einsatzleitgruppe des Bundes und der Küstenländer zur Bekämpfung von Meeresverschmutzungen
GAUSS	Gesellschaft für angewandten Umweltschutz und Sicherheit im Seeverkehr
GG	Grundgesetz
Heli	Helikopter
IM	Innenminister/Innenministerium
IMO	International Maritime Organization (Internationale Seeschiffahrtsorganisation der UN)
KatStrSchG	Katastrophenschutzgesetz
KriSta	Krisenstab
KüWaZ	Küstenwachzentrum
KüWaZ Nordsee	Küstenwachzentrum Nordsee in Cuxhaven
KüWaZN	Küstenwachzentrum Nord

LoF	Lloyd's open Form (Standard-Bergungsvertrag)
LWG	Landeswassergesetz
MB	Ministerbüro
MEZ	Mitteuropäische Zeit
MLR	Minister/Ministerium für ländliche Räume, Landwirtschaft, Ernährung und Tourismus
MP	Ministerpräsidentin
MRCC	Maritime Rescue Co-ordination Centre (Seenotrettungs-Leitzentrale)
MS	Motorschiff
MUNF	Minister/Ministerium für Umwelt, Natur und Forsten
MV	Motor Vessel (Motorschiff)
MWTV	Minister/Ministerin für Wirtschaft, Technologie und Verkehr
NETHGER-Plan	Niederländisch-Deutscher Alarm- und Einsatzplan für die gemeinsame Bekämpfung von Meeresverschmutzungen durch Öl und andere Schadstoffe von 1991
NF	Nordfriesland
NVD	Nautiker vom Dienst
OSC	On-Scene-Commander/Coordinator (Einsatzleiter vor Ort)
RBK	Rufbereitschaft des Amtes für Katastrophenschutz
RCC	Rescue Co-operation Centre
SAR	Search And Rescue (Suchen und Retten, Kurzbezeichnung für den Seenotrettungsdienst)
SBM	Sonderstelle des Bundes zur Bekämpfung von Meeresverschmutzungen im Wasser- und Schifffahrtsamt Cuxhaven
SDN	Schutzgemeinschaft Deutsche Nordsee
SH	Schleswig-Holstein
SLM	Sonderstelle der Küstenländer zur Bekämpfung von Meeresverschmutzungen in Cuxhaven
SRK	Seenotrettungskreuzer
StK	Staatskanzlei
StUA	Staatliches Umweltamt
THW	Technisches Hilfswerk
TMS	Technische Marineschule (der Bundeswehr)
UA	Untersuchungsausschuss
UTC	Universal Time Coordinated (Weltzeit)
WSA	Wasser- und Schifffahrtsamt

WSD	Wasser- und Schifffahrtsdirektion
WSDN	Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord
WSP	Wasserschutzpolizei
WSV	Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes
ZMK	Zentraler Meldekopf im WSA Cuxhaven