Schleswig-Holsteinischer Landtag

Stenographischer Dienst und Ausschußdienst

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

"Pallas"-Untersuchungsausschuß

12. (6. öffentliche) Sitzung

am Montag, dem 1. März 1999, 10:00 Uhr
im Sitzungszimmer 142 des Landtages

Bur/so 99-03-09

Anwesende Abgeordnete

Dr. Jürgen Hinz (SPD) Vorsitzender

Hermann Benker (SPD)

Ingrid Franzen (SPD)

Helmut Plüschau (SPD) in Vertretung von Abg. Fleskes

Gerhard Poppendiecker (SPD)

Heinz Maurus (CDU)

Klaus Schlie (CDU)

Frauke Tengler (CDU)

Herlich Marie Todsen-Reese (CDU)

Karl-Martin Hentschel (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Dr. Christel Happach-Kasan (F.D.P.) in Vertretung von Abg. Kubicki

Weitere Abgeordnete

Heinz-Werner Arens (SPD)

Fehlende Abgeordnete

Dr. Ulf von Hielmcrone (SPD)

Weitere Anwesende

siehe Anlage

Tagesordnung: Seite

Vernehmung von Auskunftspersonen

Walter Gerdes **5**

Kapitän der "Meerkatze"

Jörg Bünting **30**

Kapitän der "Hermann Helms"

Claus Pichlo **40**

Kapitän der "Wilhelm Kaisen"

Carsten-Söhnke Wibel **50**

GAUSS

Beginn: 10:03 Uhr

Vorsitzender: Guten Morgen, meine sehr verehrten Damen und Herren. Wir möchten gern beginnen, können dies aber noch nicht, weil der Kapitän des Fischereischutzbootes, Herr Gerdes aus Bremerhaven, offenbar noch nicht im Hause ist, so daß ich zunächst einmal abwarte.

(Zuruf)

Es wurde gefragt, ob er mit dem Schiff kommt. Das entzieht sich meiner Kenntnis.

Da wir nicht wissen, wo die erste Auskunftsperson ist, unterbreche ich bis 10:45 Uhr und versuche dann erneut mit Ihnen zusammen mein Glück.

(Unterbrechung: 10:07 bis 10:10 Uhr)

Vorsitzender: Meine Damen und Herren, wir haben uns jetzt doch interfraktionell umbesonnen und wollen die zunächst wegen des Fehlens unserer ersten Auskunftsperson in Aussicht genommene Pause nicht nutzen. Ich eröffne damit offiziell die 12. Sitzung des Untersuchungsausschusses. Es ist die 6. öffentliche Sitzung.

Vernehmung der Auskunftsperson Walter Johann Gerdes

Ich begrüße Herrn Kapitän Gerdes. Wir hatten schon Befürchtungen, Sie würden das schöne Kiel bei dem Wetter nicht erreichen können.

Gerdes: Es tut mir leid, es lag nur am Bus. Wenn ich rechtzeitig hätte hier sein sollen, hätte ich gestern abend schon fahren müssen. Der Zug war um 9:30 hier.

Vorsitzender: Überhaupt kein Problem!

Herr Gerdes, Sie sind heute vor dem "Pallas"-Untersuchungsausschuß als Auskunftsperson erschienen. Das Beweisthema, zu dem Sie sich äußern sollen, ist Ihnen in der Ladung mitgeteilt worden. Ich gehe davon aus, daß uns Ihre Aussagegenehmigung vorliegt.

Bevor Sie sich zum Beweisthema äußern, muß ich Sie noch auf folgendes hinweisen:

Sie haben vor diesem Untersuchungsausschuß - genauso wie vor einem Gericht - wahrheitsgemäß auszusagen; das bedeutet, daß Sie dem Ausschuß alles, was Sie zu diesem Thema wissen, mitzuteilen haben. Sie dürfen nichts hinzufügen, Sie dürfen aber auch nichts weglassen. Das gilt sowohl für Ihre Angaben zur Person als auch für Ihre Aussagen zur Sache.

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

Sie müssen damit rechnen, daß Sie Ihre Aussage vor dem Ausschuß beeiden müssen. In diesem Zusammenhang weise ich Sie - das geschieht rein vorsorglich - besonders auf die strafrechtlichen Folgen einer falschen Aussage oder eines Meineides hin. Ein Meineid kann mit einer Freiheitsstrafe von mindestens einem Jahr geahndet werden.

Herr Kapitän Gerdes, diese Belehrung erfolgt nicht aus Mißtrauen Ihnen gegenüber, sondern weil ich dazu gesetzlich verpflichtet bin.

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

Gerdes: Mein Name ist Walter Johann Gerdes, ich bin am 23.09.43 geboren und wohne in Bremerhaven, Brommystraße 21. Mein Beruf ist eigentlich Erster Nautischer Offizier. Diese Reise als Kapitän habe ich eigentlich nur in Vertretung gemacht.

Vorsitzender: Und Sie sind tätig wo?

Gerdes: Tätig bei der Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung auf dem Fischereischutzboot "Meerkatze".

Vorsitzender: Kapitän Gerdes, ich bitte Sie dann, den Ablauf der ersten Phase nach der Havarie des Frachters "Pallas" aus Ihrer Sicht zu schildern.

Gerdes: Mir liegt hier mein Bericht vor, den ich auch an unsere Dienststelle gegeben habe. Wenn ich danach gehe, ist das, denke ich, am besten.

Am 26.10.1998 erhielten wir morgens um 9:49 Uhr folgende Info von der Küstenwachzentrale Nord in Cuxhaven: Ein brennendes Schiff auf Position soundso - das haben Sie, denke ich, alles vorliegen -, die Besatzung ist abgeborgen, ein dänischer Helikopter hat die Besatzung abgeborgen, das Schiff ist out of command und treibt mit brennender Decksladung Holz in Richtung Sylt. Schiffsname und so weiter. Das Schiff "Neuwerk" und das Bundesgrenzschutzschiff 21 sind auf dem Weg. Keine anderen Fahrzeuge in der Nähe.

Wir haben dann sofort Kurs auf den Havaristen genommen. Zu der Zeit und nach der Position war das Schiff noch in dänischem Gebiet, es war also noch nicht über die dänisch-deutsche Festlandsockelgrenze hinübergetrieben. Wir erreichten um 14:00 Uhr die Position des Havaristen. Mittlerweile war das Schiff in deutsches Gewässer hinübergetrieben, und der Abstand zur Insel Sylt betrug zu der Zeit zirka elf Seemeilen. Der Havarist trieb auf die Küste zu.

Während wir den Havaristen erreichten, brannte das Schiff aus allen Luken - also die Decksladung, soweit wir das sehen konnten. Die Decksladung Holz war schon fast verbrannt, als wir ankamen. Die Luken - das konnten wir sehen - hatten sich durch die Hitze schon verbogen, und es kam auch teilweise schon Feuer aus den Luken. Der Havarist machte zu der Zeit noch etwa 1,5 bis 2 Knoten Fahrt und hatte 15° Ruderlage, fuhr also im Kreis. Ich habe dann den Ersten Offizier mit unserem Schlauchboot, mit unserem "Searider", losgeschickt - das ist ein Schlauchboot mit Plastikrumpf -, um zu erkunden, ob wir überhaupt an Bord gehen könnten. Das Wetter war zu der Zeit sehr schlecht. Es war Windstärke 7 bis 8 aus Westen, und die See war ziemlich hoch. Aber wir konnten trotzdem mit unserem Boot auf den Havaristen zufahren, um zu sehen, was wir überhaupt machen konnten.

Wir konnten in dem Moment ohne Helikopter nicht an Bord gehen. Das war schon einmal klar. Der Havarist fuhr da ja auch noch in Runde, brannte aus allen Luken, die Rauchentwicklung war sehr stark. Deswegen war es für uns lebensgefährlich, an Bord zu gehen. Wir haben dann gewartet, bis die "Neuwerk" und die "Mellum" vor Ort waren. Diese sind ja Mehrzweckschiffe, die auch zum Löschen ausgerüstet sind. Sie kamen um zirka 14:55 Uhr an und begannen auch gleich mit dem Löschen, wobei erst nur die "Mellum" gelöscht hat. Die "Neuwerk" hatte offensichtlich Schwierigkeiten, die Wassermonitore in Gang zu kriegen.

Dann wurden wir gebeten, Leute zur Verfügung zu stellen. - Die "Meerkatze" wurde gebeten, Leute zur Verfügung zu stellen, die eventuell auf den Havaristen übergesetzt werden könnten, weil auf "Neuwerk" und "Mellum" wohl nicht genügend Leute dafür zur Verfügung standen. Wir haben zugesagt und vier Leute zur Verfügung gestellt.

Um 16:32 Uhr traf dann ein SAR-Hubschrauber ein und setzte sechs Feuerwehrleute auf der "Neuwerk" ab. Die Feuerwehrleute sollten eigentlich auf dem Havaristen abgesetzt werden, aber uns war eigentlich schon vorher klar, daß wir auf dem Havaristen keine Feuerwehrleute absetzen konnten, daß die da überhaupt nichts ausrichten konnten. Aber das läßt sich an Land natürlich schwer beurteilen.

Gut. - Der Hubschrauber hat dann diese sechs Feuerwehrleute auf der "Neuwerk" abgesetzt. Das hat zirka eine Stunde gedauert. - Eine gute halbe Stunde. Dann hat es hinterher etwa eine halbe Stunde, von 17:02 Uhr bis 17:33 Uhr, gedauert, bis der SAR-Hubschrauber von unserem Schiff die Leute abgeborgen hat. - Was heißt abgeborgen? Er hat sie aufgenommen, den Ersten Offizier und drei Matrosen, um

eventuell auf dem Havaristen eine Schleppverbindung herzustellen. Denn Löschen war illusorisch für uns, weil wir die Mittel dafür gar nicht hatten und weil auch das Wetter viel zu schlecht war.

Das Abwinschen auf das Schiff war auch schon eine recht schwierige Sache, weil die Back des Schiffes ziemlich kurz war und gleich dahinter der Vormast mit einer großen Antenne kam. Die Antenne peitschte laufend hin und her. Der Helikopter mußte also die Back sehr, sehr hoch anfliegen. Die Leute schleuderten bei dem Wind natürlich auch hin und her wie sonst etwas. Es war also nicht ganz einfach, die Leute abzusetzen.

Von 17:35 Uhr bis 19:20 Uhr hat dann die "Neuwerk" versucht, eine Schleppverbindung herzustellen. Das war - vorsichtig ausgedrückt - recht schwierig für die "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. - Ich will jetzt nichts in den Raum stellen, aber es ist doch so - -

Vorsitzender: Entschuldigen Sie, Kapitän Gerdes. Das eigene Schiff hat man nicht richtig behandelt, meinen Sie?

Gerdes: Die "Neuwerk".

Vorsitzender: Ja. Danke.

Gerdes: Die "Neuwerk" hat dann versucht, eine Schleppverbindung herüberzubringen. Das hat aber nicht geklappt. Die Schleppverbindung ist, bevor sie ganz drüben war, gebrochen. Die "Neuwerk" hat sich dann noch die Leine in die Schraube gedreht und konnte nicht weitermachen. Dann ist die "Mellum" an das Schiff, an den Havaristen herangegangen und hat in 20 Minuten eine provisorische Schleppverbindung mit unseren Leuten an Bord hergestellt. Die Wetterlage - das muß ich immer dazu sagen - war auch unverändert. Es war ziemlich schlechtes Wetter. Dann hat die "Mellum" den Havaristen in südwestliche Richtung geschleppt, also ziemlich parallel zur Küste, also etwas schräg weg von der Küste, weil man die Amrum-Bank noch umrunden mußte.

Dazu möchte ich gleich sagen, daß ich, wenn ich das Schiff auf dem Haken gehabt hätte, wohl erst nach Westen geschleppt hätte, um erst einmal von der Küste richtig freizukommen. Dann hätte man vielleicht mehr Zeit gehabt. Aber das ist eine andere Sache. Da spielten vielleicht auch noch andere Sachen von Land her mit. Ich weiß es jetzt nicht.

Unsere Besatzungsmitglieder von der "Meerkatze" haben dann beschlossen, erst einmal an Bord zu bleiben, weil es mittlerweile auch Nacht war, Dunkelheit war. Der Erste Offizier hielt es für zu gefährlich, sich während der Dunkelheit und während des schlechten Wetters wieder vom Helikopter abbergen zu lassen. Außerdem meinte er, wenn die Schleppverbindung wieder breche, könne er gleich einen Anker werfen und könne damit den Havaristen eventuell aufstoppen.

Um 21:25 Uhr rief mich dann der Erste Offizier an und bat um Abbergung, weil die Rauch- und die Hitzeentwicklung an Bord so stark wurden, daß er für sich und für die anderen drei Besatzungsmitglieder, die noch an Bord waren, Gefahr sah. Wir haben dann unseren "Searider", unser Schlauchboot, wieder ausgesetzt und haben die Leute auch unversehrt von Bord gekriegt. Sie mußten dann teilweise ins Wasser springen, um wieder abgeborgen zu werden.

Die "Mellum" hat uns dann gebeten, beim Havaristen zu bleiben, den Havaristen mit zu begleiten, um eventuell bei Bruch der Schleppverbindung unser Boot und unsere Leute wieder zur Verfügung zu stellen. Das haben wir dann getan.

Am nächsten Tag, am 27. 10., traf etwa um Mitternacht der Rettungskreuzer "Wilhelm Kaisen" ein und hat noch versucht zu löschen, aber der Wind war so stark, daß sein Wasserstrahl gleich zur Seite weggepustet wurde. Der Schlepper "Alex Gordon", der von dem Eigner des Havaristen bestellt worden war, traf dann zirka um 1:15 Uhr ein, hat aber erst nur den Schleppzug begleitet, weil es eben zu gefährlich war, die Schleppverbindung auf ihn zu übergeben.

Um 9:30 Uhr traf dann auch die "Oceanic" ein, die vorher noch einen anderen Havaristen nach Stade zu bringen hatte, und um 12.20 Uhr ist dann die Schleppverbindung "Mellum" - "Pallas" wieder gebrochen. Wir haben wieder unser Schlauchboot zur Herstellung einer neuen Schleppverbindung angeboten. Die "Alex Gordon" hat dann die gebrochenen Leinen der "Mellum" übernommen und hat davon eine neue Schleppverbindung hergestellt. Um 13:40 Uhr ist diese dann aber wieder gebrochen. Um diese Zeit habe ich noch einmal das Wetter aufgeschrieben. Es war Südwest 9 und eine ziemlich schwere See.

Um 15:32 Uhr hat dann ein Grenzschutz-Helikopter versucht, Leute auf der "Pallas" abzusetzen. Aber der Helikopter war wahrscheinlich zu klein und bewegte sich im Wind so stark, daß es nicht möglich war, Leute dort überhaupt abzusetzen. Das wäre zu gefährlich gewesen. Später, um 17 Uhr, kam dann wieder ein SAR-Hubschrauber und hat einen Mann von der "Oceanic" aufgenommen und ihn auf den Havaristen abgewinscht. Um 17:21 Uhr hat dieser Mann den Anker der "Pallas" fallen gelassen, und der Anker hat dann auch gehalten.

Nachts hat besagter "Alex Gordon", dieser Schlepper, der von dem Eigner des Havaristen bestellt wurde, versucht, eine Schleppverbindung herzustellen, aber erfolglos. Um 8:30 Uhr haben wir uns - alle Schiffe, die vor Ort waren - über UKW-Sprechfunk beraten, was nun weiterhin zu tun ist. Wir haben unseren "Searider", also unser Schlauchboot, wieder angeboten. Das Wetter war zu der Zeit immer noch schlecht, West 8 bis 9 und sehr böig. Dann hat man gegen 11:00 Uhr fünf Mann und einen Schweißbrenner auf die "Pallas" abgewinscht, und die "Mellum" hat versucht, wieder eine Schleppverbindung mit der "Pallas" herzustellen. Das hat dann auch geklappt, und zwar mit einer Leine, die die "Pallas" wohl selber noch an Bord hatte. Die hat man an Bord gefunden, eine Leine, die man als Vorläufer zur Schleppleine nehmen konnte. Wir haben während der ganzen Zeit Stand-by gemacht, um eventuell, falls etwas passiert, mit unserem "Searider" Leute abzubergen oder so etwas.

Um 14:25 Uhr hat man auf der "Pallas" die Ankerkette abgebrannt, um das Schiff anziehen zu können. Das hat die "Mellum" dann auch getan. Sie hat das Schiff wieder angeschleppt. Um 15:00 Uhr ist diese Schleppverbindung wieder gebrochen. Um 15:30 Uhr hat man den zweiten Anker der "Pallas" weggesteckt. Das hat auch geklappt. Aber der Anker hat nicht gehalten. "Oceanic" und "Mellum" haben dann den Versuch abbrechen müssen, eine neue Schleppverbindung herzustellen. Die "Mellum" mußte nach Helgoland dampfen, um das Schleppgeschirr wieder zu klarieren. Bei der schweren See, die da herrschte, flog alles durcheinander.

Um 21:25 Uhr haben wir das erste Mal - - Vorher vertrieb das Schiff auch etwas am Anker, aber um 21:25 Uhr fing die "Pallas" richtig heftig an, am Anker zu treiben und trieb auf die Küste zu. Wir haben gleich eine Meldung an die Küstenwachzentrale Nord gemacht. Zu der Zeit war das Wetter West 9, schwere Schauerböen. Also, der Anker hat nicht gehalten, und das Schiff trieb in flaches Wasser. Wir haben dann ständig die veränderten Positionen gemeldet und sind vor Ort geblieben.

Das ist im groben der Ablauf der ganzen Aktion, so wie wir sie miterlebt haben.

Vorsitzender: Danke schön, Kapitän Gerdes. Ich gehe davon aus, daß Sie einverstanden sind, daß wir jetzt eine Fragerunde machen, um Ihre Aussagen vertiefen zu können.

Ich habe in den uns übersandten Unterlagen im Telex-Verkehr mehrmals von Kommunikationsschwierigkeiten gelesen. Ich nenne nur als Beispiel: Am 26.10.1998 fragen Sie um 10:59 Uhr an, ob man die Angelegenheit, nämlich Positionsbestimmung jede Stunde, nicht über BOS erledigen könne. Können Sie mir zur Sachaufklärung sagen, welches Kommunikationssystem das ist?

Gerdes: Das ist ein Behördenfunk, der nur den Behörden vorbehalten ist.

Vorsitzender: Auf welcher Frequenz sendet der?

Gerdes: Das sind - -

Vorsitzender: Ist das im Megahertz-Bereich, UKW oder - -

Gerdes: Ja, das sind - - Moment einmal, 484 - -

Vorsitzender: Und 483?

Gerdes: Moment bitte, da muß ich - - irgendwie bei 500 MHz. Aber das ist rein den Behörden vorbehalten, jedenfalls in Deutschland.

Vorsitzender: Das heißt, auch die Schiffe "Neuwerk" und "Mellum" -

Gerdes: Sicher.

Vorsitzender: - sind auf dieser Frequenz eingebunden?

Gerdes: Sie müßten auf dieser Frequenz erreichbar sein. Wir haben sie selber schon auf der Frequenz gerufen.

Vorsitzender: Sie sagten uns, am Montag, dem 26., um 16:32 Uhr seien sechs Feuerwehrleute auf der "Neuwerk" abgesetzt worden. Woher kamen die? Wissen Sie das?

Gerdes: Die kamen aus Cuxhaven.

Vorsitzender: Sie kamen aus Cuxhaven?

Gerdes: Ja.

Vorsitzender: Um 14:45 Uhr, also vorher, schreiben Sie:

> ""Neuwerk" bittet ‘Meerkatze’ um Bereitstellung von Besatzungsmitgliedern."

Welche Art von Besatzungsmitgliedern wurden dort benötigt?

Gerdes: Es sollten Besatzungsmitglieder sein, die seemännische Erfahrung haben, um eben eine Schleppverbindung herzustellen. Also habe ich den Ersten Offizier und drei erfahrene Matrosen da hinübergeschickt.

Vorsitzender: Der Erste NO war Herr Struß?

Gerdes: Herr Struß, ja.

Vorsitzender: Sie schreiben dann am 26. 10. um 21:35 Uhr:

> "Bergen der vier Besatzungsmitglieder der "Meerkatze" unter schwierigsten Bedingungen".

Sie hatten es für mich nicht genügend erläutert: Was verstanden Sie unter "schwierigsten Bedingungen"? Sind Sie einfach herangefahren? War da eine Jakobsleiter, und die sind wieder hinuntergeklettert oder - -

Gerdes: Es ist folgendes gewesen: Sie hatten keine Jakobsleiter da. Herr Struß hatte mich gebeten, eine Jakobsleiter mitzugeben, damit sie die von Bord aus hochziehen konnten. Wir haben dann eine Jakobsleiter mitgegeben, die aber nicht ganz ins Wasser reichte. Allzu lang konnten wir sie auch nicht machen, weil von dem Havaristen Ketten und Stäbe herunterhingen. Die Stützen der Decksladung waren durch die Hitze heruntergebogen, und sie waren vom Übergehen der Decksladung ins Wasser hinuntergebogen. Bei jedem Überholen des Schiffes ragten also diese Stützen in das Wasser hinein. Da konnte man von vorne, wo die Luken anfingen, bis weiter nach hinten - - Also, im gesamten Mitschiffsbereich konnte man schlecht etwas machen. Also habe ich da eine Jakobsleiter mitgegeben, und mit diesem "Searider", mit dem Boot, sind dann drei Mann zu dem Havaristen hinübergefahren, auf

dessen Lee-Seite gegangen, und unsere vier Leute haben dann versucht, die Jakobsleiter mit einer Schmeißleine hochzuziehen. Das haben sie auch geschafft. Die Jakobsleiter hing natürlich beim Überholen immer ein ganzes Stück aus dem Wasser heraus. Dann mußten die Leute dieses Stück, das fehlte, in das Boot hinunterspringen. Das Boot, das normalerweise an der Seite festmacht oder sich festhält, ging natürlich auch immer hin und her und mußte immer aufpassen, daß diese Deckslaststützen nicht in das Boot hineinstachen. Denn das wäre tödlich gewesen. Dann wäre das Boot weg gewesen, und das natürlich bei völliger Dunkelheit und bei dem verqualmten Schiff.

Vorsitzender: Hatten Ihre Männer Überlebensanzüge an?

Gerdes: Die hatten Überlebensanzüge an.

Vorsitzender: Ah, ja. Danke. - Sie schreiben dann am 26. 10., 21:35 Uhr:

> "'Mellum' bittet 'Meerkatze' um Begleitung, um bei eventuellem Bruch der Schleppverbindung zur Stelle zu sein, weil auf 'Mellum' und 'Neuwerk' kein geeignetes Boot zum Übersetzen zur Verfügung steht."

Sie haben ja schon gesagt, daß Sie über den "Searider" verfügen. Aber am Mittwoch, dem 28., bieten Sie morgens um 8:30 Uhr Kooperation mit dem "Searider" an. Einen Tag vorher werden Sie einerseits gebeten, Ihr Boot bereitzuhalten, und am nächsten Tag ist das Ergebnis der Kooperation offenbar null. Wie können Sie sich das erklären?

Gerdes: Wir haben uns auch schon während der ganzen Aktion darüber beklagt, daß die Kommunikation mit uns sehr schlecht war. Es ist ein paar Mal so gewesen, daß die "Mellum" und die "Neuwerk" Sachen wußten, die wir noch nicht wußten. Und wenn wir die "Neuwerk" oder die "Mellum" angesprochen haben - hauptsächlich die "Neuwerk" -, dann kam zeitweise gar keine Antwort, oder es kam eine Antwort erst mit Verspätung. Wir hatten so den Eindruck, als ob die Brücke gar nicht richtig besetzt gewesen wäre, daß die Brücke vielleicht teilweise nur mit einem Mann besetzt war, daß keiner an das UKW-Gerät, an das Funkgerät gehen konnte. Das war jedenfalls mein Eindruck. Aber ich mag mich täuschen. Es mag auch sein, daß die Besatzung, weil das Schiff ziemlich neu war, mit den Mitteln, die sie hatten, noch nicht richtig vertraut war. Aber das ist eben nur mein persönlicher Eindruck.

Vorsitzender: Danke schön. Mein Kollege Maurus wird die Befragung jetzt fortsetzen.

Stellv. Vorsitzender: Herr Gerdes, ich fange noch einmal an. Sie hatten eben gesagt, Sie hätten den Eindruck gehabt, daß die Besatzung der "Neuwerk" mit dem Schiff nicht richtig vertraut gewesen sei. Sie haben das eben mit der mangelnden Kommunikation begründet. Gab es noch weitere Anhaltspunkte für diese Vermutung, die Sie hier geäußert haben?

Gerdes: Ja, die gab es. Als die "Neuwerk" dann versucht hat, die Leinenverbindung herzustellen.

Stellv. Vorsitzender: Können Sie uns sagen, wann das war?

Gerdes: Was denn?

Stellv. Vorsitzender: An welchem Tag war das?

Gerdes: Das ist noch am 26. gewesen. Das war am ersten Tag, an dem Nachmittag. Die "Neuwerk" hat ja gleich als erstes versucht, eine Leinenverbindung herzustellen.

Wir haben unseren Leuten ein tragbares UKW-Gerät mitgegeben, um gewährleisten zu können, daß sie mit uns kommunizieren können, daß auch Gefahrensituationen gleich gemeldet werden können, daß wir sie eventuell gleich wieder abbergen können und so weiter. Wir haben auch mit der "Neuwerk" und mit der "Mellum" einen UKW-Kanal abgesprochen. Kanal 15 war das meines Wissens. Wir haben gesagt: Jeglicher Funkverkehr wird jetzt auf diesem Kanal abgewickelt.

Unsere Leute waren nun drüben und haben da eine Leine wahrgenommen, haben die Leine per Hand herübergezogen. Es gab ja dort keine Winden mehr, es gab keine Elektrizität mehr. Es mußte alles per Hand herübergeholt werden. Sie haben erst eine dünnere Leine herübergeholt und um den Roller herumgelegt. Dann haben wir unser Boot hinübergeschickt. Das hat die Leine wieder wahrgenommen, zurückgeführt auf die "Neuwerk". Dann hat die "Neuwerk" diese dünnere Leine wieder zurückgehievt und daran eine dickere Leine festgemacht, um sie auf der "Pallas" an Bord zu kriegen.

Diese Leinenführung war meines Erachtens sehr, sehr schlecht. Wir haben selber Erfahrung mit dem Schleppen, auch bei schlechtem Wetter, weil wir schon Fischdampfer von Grönland nach Hause geschleppt haben. - Das nur nebenbei. - Die "Neuwerk" fuhr während der ganzen Zeit - - Ich war ja mit meinem Schiff immer in der Nähe und konnte das selbst beobachten, und die Leute auf dem Havaristen, auf der "Pallas" natürlich auch. 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. Wenn drüben von der "Pallas"-Besatzung, von unseren Leuten, etwas kam - Hört einmal auf zu hieven, macht einmal dies, macht einmal das! -, 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 eine 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 - - Ich muß das vielleicht erklären. Das ist ein Podest mit einer Rolle oben darauf, die umlenkt. Die hat sie dabei aus dem Deck gerissen. Das war auch brandgefährlich für unsere Leute an Bord. - Das ist das, was ich eigentlich daran bemängele.

Stellv. Vorsitzender: Sie hatten das ja auch, sehe ich gerade, in Ihrem Ergänzungsbericht ausgeführt, in dem Sie geschrieben haben:

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

Gerdes: Richtig.

Stellv. Vorsitzender: Und beim Abbergen gab es noch weitere Probleme?

Gerdes: Wobei?

Stellv. Vorsitzender: Beim Abbergen Ihrer Leute?

Gerdes: Ja. Das war wahrscheinlich auch so ein Kommunikationsproblem. 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.

Stellv. Vorsitzender: Sie haben nicht nur die Kommunikation zwischen Ihrer Besatzung, die auf der "Pallas" abgesetzt worden ist, und der "Neuwerk" bemängelt, sondern haben in einem Schlußsatz Ihres Ergänzungsberichtes auch noch einmal - Entschuldigung, Ihres Ursprungsberichtes - auch noch einmal die gesamte Kommunikation unter den Einsatzfahrzeugen der Wasser- und Schiffahrtsverwaltung als verbesserungswürdig angesehen. Woraus schließen Sie, daß dort die Kommunikation auch nicht funktioniert hat?

Gerdes: Wir haben, was Herr Hinz schon gesagt hat, wiederholt angefragt, ob man nicht, um das ganze zu verkürzen - - Es ging ja hauptsächlich Telex-Verkehr zwischen der Küstenwachzentrale Nord und uns hin und her. Um dieses Verfahren abzukürzen, haben wir gesagt: Wir können doch den Behördenfunk

nehmen. Es geht doch viel schneller, wenn wir das mündlich besprechen. - Das war das eine, was wir gemacht haben.

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

Stellv. Vorsitzender: Ich darf noch einmal nachfragen. Welche andere Quellen waren das denn?

Gerdes: Welche anderen Quellen? Wir haben es ja dann mitbekommen, daß die "Alex Gordon" auf dem Weg war. Da haben wir gefragt: Wer ist das denn? Ja, haben die gesagt, der ist vom Eigner bestellt worden. Das wußten wir.

Stellv. Vorsitzender: Das haben Sie über Funk mitbekommen?

Gerdes: Ja. Das haben wir über Funk mitbekommen.

Stellv. Vorsitzender: Ist BOS denn anschließend praktiziert worden oder die ganze Zeit über nicht?

Gerdes: Wenig, sehr wenig. Wir haben immer wieder darauf hingewiesen, daß wir das auf BOS machen wollen. Dann hat man gesagt: Es ist keine Verbindung da. Oder: Die beiden Schiffe der Wasser- und Schiffahrtsverwaltung, die "Mellum" und "Neuwerk", können das jetzt nicht benutzen. Ich weiß nicht wieso. Oder: Sie haben keine Verbindung zu denen. Das war ein bißchen schlecht. Dann wurden wir zeitweise auch von der Küstenwachzentrale gebeten, etwas an die "Neuwerk" und die "Mellum" weiterzugeben, weil die Küstenwachzentrale Nord die "Mellum" und die "Neuwerk" zeitweise über Telex oder über BOS nicht erreicht hat. Das war für mich nicht recht nachvollziehbar.

Stellv. Vorsitzender: Gut. Vielen Dank. - Ich komme noch einmal auf Ihr Hilfsangebot zurück. Sie hatten ja mehrfach angeboten, den "Searider" mit einzusetzen. Ich gehe einmal auf den 28. 10. Das war ja zu einem Zeitpunkt, zu dem auch die "Oceanic" schon da war. - Entschuldigung. Ich muß mich korrigieren. - Nein, doch, 28. 10.; da haben Sie einen Vorschlag gemacht, eine Schleppverbindung herzustellen. Welcher Vorschlag war das? Können Sie das hier noch einmal ausführen? Sie haben in Ihrem Bericht geschrieben:

> "Der Vorschlag wird von ‘Mellum’ sofort verworfen. Statt dessen wird eine neue Drahtverbindung hergestellt, die Ankerkette abgebrannt und neu angeschleppt. Das Resultat ist bekannt."

Könnten Sie uns den Vorgang noch einmal schildern, Ihr Angebot, was dann passiert ist und wie Sie das bewerten?

Gerdes: Ich möchte vorher sagen, daß wir das mit dem Ankerschleppen und so weiter selber schon praktiziert haben. Ich habe vorhin gesagt, daß wir früher in Grönland im Fischereihilfsdienst eingesetzt waren und auch schon Fischdampfer mit Maschinenschaden und so weiter von dort weggeschleppt haben. Wir haben das hauptsächlich bei schlechtem Wetter so gemacht, daß wir über dem Anker die Ankerkette angeschäkelt haben, und die Fischdampfer haben dann ein Stück Ankerkette weggesteckt, und wir haben damit geschleppt. Das hat den Vorteil, daß der Anker, weil er ja schwer ist, ziemlich weit durchhängt und daß ein gewisser Reck da ist, gerade bei schlechtem Wetter. Das war uns natürlich in Erinnerung, und mir auch. Dann habe ich gesagt, weil das Schiff jetzt am Anker lag - - Es lag ja fest. Es hat sich ja zu der Zeit nicht bewegt. Da habe ich morgens gesagt: Wollen wir das nicht so machen, daß wir unseren "Searider" einsetzen? Die Schiffe konnten zu der Zeit, weil zu schlechtes Wetter war, an den Havaristen nicht herankommen. 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, da auch erst eine dünne Leine unter der Ankerkette durchzuziehen. Man hätte gar

nicht unten durchzufahren brauchen. Man hätte nur eine Schwimmblase daranhängen, unten durchtreiben lassen, auf der anderen Seite wieder aufnehmen und zum anderen Schiff hinbringen müssen, und dieses andere Schiff hätte dann wieder eine stärkere Leine oder hinterher einen ziemlich starken Draht zu sich hinüberziehen müssen, und die beiden Schiffe wären dann etwas zusammengefahren und hätten diese stärkere Leine, den Draht, unter der Ankerkette, die ja ziemlich tight wegstand - - Die Ankerkette hing ja nicht durch. Sie stand ja durch das schlechte Wetter und durch die Strömung so tight weg, daß man den Draht wahrscheinlich - das nehme ich an; ich weiß nicht, ob es geklappt hätte; aber es war ein Vorschlag - hätte darunter bis zum Anker hin durchziehen können. Und an den Ankerflunken hätte sich der Draht ja verhakt. Dann hätten diese beiden Schiffe - sie haben ja die Einrichtung dazu - den Anker hochhieven können - der Draht wäre immer noch fest gewesen - und hätten das Ganze damit von der Küste wegschleppen können.

Das wäre mein Vorschlag gewesen. Ob es geklappt hätte, weiß ich nicht, aber es wäre eine gewisse Sicherheit darin gewesen. Das habe ich auch geschrieben: Wenn diese Verbindung wieder gebrochen wäre, dann hätte sofort wieder der Anker am Grund gelegen, und der zweite Anker wäre auch noch zur Verfügung gewesen. So ist er nicht mehr zur Verfügung gewesen.

Von der "Mellum" wurde dann ohne weiteren Kommentar - - Ich habe den Eindruck gehabt, daß die "Oceanic" das wohl in Erwägung gezogen hat, aber von der "Mellum" wurde das gleich abgetan, und es wurde gesagt: Nein, nein. Wir machen eine vernünftige Schleppverbindung. Was in dem Falle vernünftig war, weiß ich nicht so recht. Das, was ich gemacht hätte, ist vielleicht ein bißchen unkonventionell, aber ob es unvernünftiger gewesen wäre, lasse ich einmal dahingestellt.

Stellv. Vorsitzender: Mir stellt sich natürlich auch die Frage: Die "Oceanic" als professioneller Berger ist dort vor Ort. Haben Sie Erkenntnisse darüber, weshalb die "Oceanic" da nicht herangegangen ist? Gibt es irgendeine Kommunikation zwischen der "Mellum" und der "Oceanic", aus der Sie Erkenntnisse gewonnen haben könnten?

Gerdes: An dem Vormittag, an dem diese zweite Schleppverbindung hergestellt wurde, die dann wieder gebrochen ist, hat ja das Gespräch zwischen "Mellum", "Oceanic" und uns stattgefunden.

Stellv. Vorsitzender: Noch einmal: An welchem Vormittag?

Gerdes: Das ist am 28. gewesen.

Stellv. Vorsitzender: Vielen Dank.

Gerdes: Ja, an dem 28. vormittags. Da ist ja morgens diese Besprechung gewesen, bei der ich auch diesen Vorschlag gemacht hatte. Dann hörte ich ein Gespräch zwischen der "Mellum" und der "Oceanic" mit: Wer von uns beiden faßt das Schiff denn nun an? Soweit ich mich erinnern kann, hat die "Oceanic" zu der "Mellum" gesagt: Das machen Sie man.

Vorher, muß ich noch sagen, war ein Mann der "Oceanic" auf dem Havaristen abgesetzt worden, der aber später wieder aufgenommen wurde. Er hat, glaube ich, auch den Anker geworfen. Ich kann mich aber nicht mehr genau erinnern. Er ist aber dann - - Später hat man es wegen des schlechten Wetters nicht geschafft, diesen Mann wieder auf der "Oceanic" abzusetzen, und hat ihn dann auf der "Neuwerk" oder auf Helgoland wieder abgesetzt. Was ich dazu sagen muß oder meine, dazu sagen zu müssen: 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 ist beispielsweise der SAR-Hubschrauber beim Havaristen gewesen und hat Leute abgewinscht. Die "Oceanic" ist ziemlich dicht an dem Havaristen drangewesen. Der SAR-Hubschrauber hat fast zehn Minuten 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 wahrscheinlich von der Nock aus, von draußen, gefahren hat und innen den Funkverkehr nicht mit abhören konnte.

Es hieß ja immer noch: Wir haben keine Leute mehr, um sie darauf abzusetzen. Die "Oceanic" ist wohl dafür ausgerüstet - das nehme ich an, das ist jetzt meine Meinung -, 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. Es hat sich ganz offensichtlich herauskristallisiert, daß das nicht möglich war. - Zu der Zeit zumindest nicht.

Stellv. Vorsitzender: Ich muß noch einmal nachfragen. Sie hatten eben gesagt, die "Mellum" und die "Oceanic" hätten sich so verständigt, daß die "Oceanic" zur "Mellum" gesagt hat: Macht ihr das einmal. Wie ist man denn zu dieser Entscheidung gelangt?

Gerdes: Das kann ich nicht sagen. Man hat keine Gründe genannt, warum er das machen sollte oder warum er das machen sollte. Ich kann es jetzt nicht sagen. Das müßten "Mellum" oder "Oceanic" sagen können, ob der eine vielleicht sein Schleppgeschirr nicht richtig klar hatte oder - - Ich kann es wirklich nicht sagen. Ich denke aber, die "Mellum" hat ja einen Kran, der ziemlich weit hinüberlangen kann, und er wollte mit diesem Kran sein Schleppgeschirr auf den Havaristen rübergeben, was dann aber nachher wohl nicht mehr nötig oder nicht mehr möglich war. Die Schwierigkeit bestand hauptsächlich darin, eine haltbare Schleppverbindung herzustellen. Das ist wohl der springende Punkt, an dem wohl auch in Zukunft angepackt werden müßte.

Stellv. Vorsitzender: Vielen Dank. - Jetzt habe ich noch eine letzte Frage. Sie haben vorhin gesagt, Sie hätten nicht nach Südwesten, sondern nach Westen geschleppt. Der Wind kam ja stramm von Westen, wenn ich das aufgrund der Unterlagen richtig in Erinnerung habe. Weshalb hätten Sie denn nach Westen geschleppt, und wäre das denn möglich gewesen?

Gerdes: Ja, meiner Meinung wäre das möglich gewesen, zwar mit langsamerer Fahrt - das ist ganz klar -, um ganz einfach Abstand von der Küste zu gewinnen. Denn diese Schleppverbindung, die die "Mellum" hergestellt hatte, war von Anfang an ein Provisorium. Darüber waren sich alle im klaren. Und es war eine Frage der Zeit - - Für mich war es jedenfalls eine Frage der Zeit, wann diese Schleppverbindung bricht. Also hätte ich doch versucht, das Schiff erst einmal weiter von der Küste wegzubekommen.

Stellv. Vorsitzender: Vielen Dank.

Vorsitzender: Herr Benker!

Abg. Benker: Ich will an die letzte Bemerkung anschließen. Wenn in dieser Schleppverbindung von Anfang an ein Provisorium war, ist denn versucht worden, eine zweite Leine zu stecken, um das abzusichern, oder ist entschieden worden und diskutiert worden: Lassen wir sie brechen, und dann fangen wir den Havaristen wieder auf?

Gerdes: Es waren zwei Leinen. Es waren zwei Polypropylen-Leinen, die fest waren. Noch eine Leine zusätzlich dahin zu bringen, war wegen des Wetters und der Erschöpfung meiner Leute dort an Bord überhaupt nicht möglich.

Abg. Benker: Eine andere Frage noch. Sie hatten vorhin gesagt, bei der Aufnahme des Ankers, was mir einleuchtet - - Aufnehmen, Leine scheren, wenn die Leine bricht, würde der Anker fallen. Diese Sonderkonstruktion - so will ich sie einmal nennen - - Sie sagten: Das wäre mein Vorschlag gewesen. War das Ihr Vorschlag, ist er konkret unterbreitet worden, und von wem ist er abgelehnt worden?

Gerdes: Er ist konkret unterbreitet worden. Den habe ich konkret unterbreitet, und zwar über UKW-Sprechfunk, und von der "Mellum" ist er abgelehnt worden.

Abg. Benker: Er ist von der "Mellum" abgelehnt worden?

Gerdes: Ja.

Abg. Benker: War die "Mellum" das einsatzleitende Schiff, oder war das die "Oceanic"?

Gerdes: Nein. Es gab - - also - - Was heißt "das einsatzleitende Schiff"? Das war meiner Meinung nach die "Mellum". Es war aber zu keinem Zeitpunkt richtig festgelegt worden, wer das einsatzleitende Schiff ist. Denn die Orders wurden von der Küstenwachzentrale Nord gegeben, wenn es irgendwelche Streitpunkte gab.

Abg. Benker: Sind praktisch alle Einsatzorders, wie Sie sagen, direkt vom Küstenwachzentrum gekommen, an alle praktisch, und jeder konnte sie aufnehmen, oder an wen sind sie gegangen?

Gerdes: Nein. Das ist ja das, was ich bemängelt habe: daß die Kommunikation nicht gestimmt hat, daß diese beiden, "Mellum" und "Neuwerk", teilweise mit der Küstenwachzentrale etwas abgesprochen hatten, was wir nicht gewußt haben.

Abg. Benker: Haben sie dazu nach Ihrer Vermutung einen anderen Kanal benutzt?

Gerdes: Ja, sie haben auch noch so etwas ähnliches wie Handys als Kommunikationsmittel, und das haben wir nicht.

Abg. Benker: An der Lagebesprechung über UKW-Sprechfunk waren Sie mitbeteiligt?

Gerdes: Da waren wir mitbeteiligt.

Abg. Benker: Und über diesen Kanal ist es nicht abgehandelt worden, denn dann wären immer alle beteiligt gewesen?

Gerdes: Ja, ja. Da wären dann alle beteiligt - - Das ging auch nicht mit der Küstenwachzentrale Nord. - Über UKW.

Abg. Benker: War die Küstenwache Nord für Sie der Zentrale Meldekopf?

Gerdes: Das war der Zentrale Meldekopf.

Abg. Benker: Weil dieser Begriff bei Ihnen weder im Logbuch noch sonst irgendwo auftaucht. - ZMK.

Gerdes: Das ist der Zentrale Meldekopf. Bloß bei uns heißt er Küwaz Nord.

Abg. Benker: Das ist also deckungsgleich?

Gerdes: Das ist deckungsgleich.

Abg. Benker: Je nachdem, wer schreibt. Die "Mellum" schreibt vom ZMK, Sie schreiben vom Küstenwachzentrum Nord?

Gerdes: Ja. Das ist unsere offizielle Version.

Abg. Benker: Das ist die offizielle Bezeichnung?

Gerdes: Ja.

Abg. Benker: Eine weitere Frage: Dieses Abschleppen nach Westen, das Sie zuletzt noch erwähnt haben - haben Sie diesen Vorschlag unterbreitet, oder war das nur eine Auffassung, die Sie als Seemann hatten?

Gerdes: Das ist meine Auffassung gewesen. Diesen Vorschlag habe ich nicht unterbreitet, weil die Order, den Havaristen nach Cuxhaven zu schleppen, meines Wissens vom Küwaz Nord, also vom Zentralen Meldekopf, gekommen ist.

Abg. Benker: Gut. - Letzte Frage: Irgendwann taucht einmal auf, daß Sie nicht mehr gebraucht werden. Dann taucht noch einmal auf, daß Sie wieder gebraucht werden, und am 30., glaube ich, ist dann endgültig Schluß, und Sie werden nicht mehr gebraucht. Aus dem Logbuch entnehme ich, daß Sie aber ständig beim Havaristen blieben.

Gerdes: Es wurde einmal ganz kurz gesagt, wir würden nicht mehr gebraucht. Dann wurde aber die "Neuwerk", glaube ich, abberufen,

Abg. Benker: Ja, wegen der Havarie.

Gerdes: weil Container aufzunehmen waren, die über Bord gegangen waren. Dann wurde gesagt: Nun bleibt man doch da. Wir waren gerade am Losdampfen, da kam schon die Order: Bleibt man doch da.

Abg. Benker: Aus Ihren Ausführungen entnehme ich, daß es so etwas ähnliches wie einen On-Scene-Commander, das heißt jemanden, der den Einsatz vor Ort zu leiten hat, nicht gegeben hat.

Gerdes: Nein.

Abg. Benker: Danke.

Gerdes: Ganz am Anfang, fällt mir jetzt ein, als die beiden Schiffe, die "Mellum" und die "Neuwerk", beim Havaristen eintrafen, wurde, meine ich, von der "Neuwerk" zur "Mellum" über UKW-Sprechfunk gesagt: Sie machen ja den OSC, also den On-Scene-Commander. Das war das einzige Mal, daß darüber gesprochen wurde. Ansonsten habe ich keine offizielle Bestätigung oder daß uns jemand Bescheid gesagt hätte: Der ist On-Scene-Commander.

Abg. Benker: Ich bitte um Entschuldigung, daß ich noch einmal nachfragen muß. Auch als Sie auftauchten, muß sich ja jemand als OSC zu erkennen gegeben haben. Sonst funkioniert das ja nicht. Das ist nicht geschehen?

Gerdes: Das ist so offiziell nicht geschehen.

Abg. Benker: Danke.

Vorsitzender: Herr Schlie!

Abg. Schlie: Herr Gerdes, an diesem Punkt würde ich auch gerne noch einmal einhaken. Sie sagten vorhin - und haben das eben auch noch einmal bestätigt -, Sie hätten den Eindruck gehabt, daß die "Mellum" diese Aufgabe mehr oder weniger übernommen gehabt habe. Hatten Sie denn in anderen Situationen den Eindruck, daß auch von anderen Schiffen, beispielsweise von der "Neuwerk" oder der "Oceanic", Orders gekommen sind, die rechtfertigen würden zu sagen: Das hat offensichtlich gewechselt?

Gerdes: Nein, den Eindruck hatte ich nicht.

Abg. Schlie: Dann hätte ich gern gewußt, ob es dann überhaupt irgendeinen Kontakt des ZMK zu Ihrem Schiff gegeben hat.

Gerdes: Ja, sicher. Es ist ja auch Telex-Verkehr gelaufen.

Abg. Schlie: Das ist klar. Der liegt uns ja auch vor. Ich meinte außerhalb des Telex-Verkehrs. Hat es eine direkte Kommunikation - -

Gerdes: Über diesen BOS-Sprechfunk hat es auch einmal, aber nur ganz kurz, Kontakt gegeben.

Abg. Schlie: Welchen Inhalt hatte dieser Kontakt?

Gerdes: Fragen Sie mich jetzt etwas Leichteres! Es hat mit dem Fall zu tun gehabt, aber etwas ganz Wichtiges kann es nicht gewesen sein, weil ich es nicht aufgeschrieben habe.

Abg. Schlie: Das ist klar. Es war wahrscheinlich nichts, was direkt Ihre Einsatzmöglichkeiten betroffen hätte.

Gerdes: Nein, nein.

Abg. Schlie: Das reicht mir. - Nun noch einmal zu einem anderen Bereich. Die Frage des Ankerwerfens hatten Sie in Ihrem Eingangsstatement auch aufgeworfen. Hatten Sie den Vorschlag gemacht, daß der Anker früher geworfen werden solle? Wäre das aus Ihrer Sicht eine sinnvolle Möglichkeit gewesen?

Gerdes: Nein, das wäre - - Es war ja an dem ersten Tag immer noch die Möglichkeit vorhanden, eine Schleppverbindung herzustellen, und wir haben es ja auch versucht, und ich war auch davon überzeugt, daß wir es zustande kriegen. Also war von daher für mich die Frage des Ankerwerfens noch nicht so relevant, weil ich dieses Seegebiet auch sehr gut kenne. Bei diesem harten Westwind und bei der Strömung, die da herrscht, wäre auch die Gefahr gewesen - genauso, wie es zum Schluß gekommen ist -, daß der Anker nicht gehalten hätte und das Schiff auf die Küste zugetrieben wäre. Diese Schwierigkeit wäre auch vorhanden gewesen. Zu dem Zeitpunkt gab es ja auch noch eine ganz gute Möglichkeit, eine Schleppverbindung herzustellen.

Abg. Schlie: Als der Anker dann aber nachher geworfen wurde und auch gehalten hat und es dann dazu kam, daß man an diesem Anker die Schleppverbindung neu aufbauen wollte - wäre es aus Ihrer Sicht auch eine Möglichkeit gewesen, den zweiten Anker zu setzen, um die "Pallas" zu stabilisieren, bevor man den ersten Anker wirklich als feste Schleppverbindung gehabt hat, oder hätten Sie das für sich ausgeschlossen?

Gerdes: Nein, das hätte ich nicht ausgeschlossen. Das wäre kein Problem gewesen. Ich habe ja schon gesagt, als ich diesen Vorschlag gemacht habe: Wir hätten diesen Anker zur Verfügung gehabt, wenn die Schleppverbindung gebrochen wäre, und wir hätten den zweiten dann auch noch gehabt und nicht nur den zweiten, der dann später nicht gehalten hat.

Abg. Schlie: Hat das in der Kommunikation vor Ort irgendeine Rolle gespielt? Ist das von irgend jemandem erörtert worden, vorgeschlagen worden?

Gerdes: Den Vorschlag habe ich ja nun gemacht, diese Schleppverbindung so herzustellen und - -

Abg. Schlie: Ja, das ist klar. Ich meinte, auch den zweiten Anker zu setzen. Ist der Vorschlag auch konkret von Ihnen gemacht worden?

Gerdes: Während der erste Anker noch am Grund war? -Nein. Das war auch nicht nötig. Denn als die zweite Schleppverbindung hergestellt wurde - also nicht die Ankerkette -, da hätte man den anderen Anker - - Da hätte man die Anker ja auch wieder hochkriegen müssen. Denn sonst kann man das Schiff ja nicht schleppen. Das geht ganz einfach nicht. Wenn der Anker am Grund ist, können Sie ein Schiff nicht schleppen. Dann können Sie es höchstens auf der Stelle halten.

Abg. Schlie: Dann würde ich Sie gerne noch fragen, Herr Gerdes: Sie sagten und haben es auch in Ihrem Bericht zum Ausdruck gebracht: Die Kommunikation ist unbedingt verbesserungsbedürftig. Was würden Sie konkret vorschlagen, wie man so etwas in Zukunft machen sollte?

Gerdes: Daß man eben alle Schiffe, die daran beteiligt sind, vernünftig in die Kommunikation einbezieht, daß man sagt: Okay, was die anderen Schiffe, die vor Ort sind, übermittelt bekommen, bekommen die Schiffe, die vielleicht nicht zu genau der gleichen Dienststelle gehören, auch übermittelt, damit man sich ein vernünftiges Bild machen und vernünftig mitarbeiten kann.

Abg. Schlie: Das heißt also, wenn ich es richtig verstanden habe, eine völlige Transparenz der

Information über die Kommunikationsmittel, die allen zugänglich sind, und dann wahrscheinlich als weitere Schlußfolgerung aber auch die Notwendigkeit eines tatsächlich vom ersten Tag an tätigen On-Scene-Commanders.

Gerdes: Ja, das ist richtig, wenn man die ganze Sache nicht von Land her steuert. Aber vor Ort kann man das schlecht, vor allen Dingen nicht bei so einem Wetter und wenn so eine Situation da ist.

Abg. Schlie: Was kann man schlecht, Herr Gerdes?

Gerdes: 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.

Abg. Schlie: Das ist klar. - Sie haben das vorhin schon einmal angedeutet. Ich möchte an dem Punkt noch einmal nachfragen. Ihr Eindruck war aber doch sehr stark, daß viele Kommandos, die vor allem die "Neuwerk" und die "Mellum", aber wahrscheinlich auch die "Oceanic" betrafen, vom ZMK gekommen sind?

Gerdes: Ja, den Eindruck hatte ich.

Abg. Schlie: Das war's.

Vorsitzender: Herr Hentschel!

Abg. Hentschel: Herr Gerdes, was sind normalerweise die Aufgaben Ihres Schiffes?

Gerdes: Die Aufgabe unseres Schiffes ist die Fischereiüberwachung in der Deutschen Bucht, in der deutschen Wirtschaftszone. Das heißt, wir haben die Fischer zu kontrollieren, ob sie die Fischgrößen einhalten, die Netzgrößen einhalten und so weiter. Das ist unsere originäre Aufgabe.

Abg. Hentschel: Sind Sie es auch gewohnt, bei schweren Wetterbedingungen eingesetzt zu werden?

Gerdes: Ja. Das habe ich vorhin schon gesagt. Das sind wir aus unserer Arbeit gewohnt, die wir vorher hatten. Bevor wir in diesem Dienst eingesetzt wurden, waren wir im Fischereihilfsdienst tätig, das heißt wir haben die Fernfischerei unterstützt, die Fischerei, die bei Grönland, Neufundland und Island stattgefunden hat. Das war im Winter, wenn die Tiefs dort oben herumsausen - das sehen Sie jetzt täglich in der Wetterkarte -, kein so ganz leichter Job vom Wetter her. Also waren wir schon prädestiniert, bei so schlechtem Wetter zu arbeiten.

Abg. Hentschel: Kommt es öfter vor, daß Sie bei Bergungsmanövern eingesetzt werden?

Gerdes: Wenn es nötig ist, ja.

Abg. Hentschel: Das heißt, der ZMK kommt dann von sich aus auf Sie zu?

Gerdes: Sicherlich.

Abg. Hentschel: Ist das im letzten halben Jahr schon öfter geschehen, oder war das der einzige Fall?

Gerdes: Ja. Wenn irgendwelche Suchen gemacht werden, wenn Schiffe in Seenot sind, werden wir permanent mit angefordert.

Abg. Hentschel: Ist es bei solchen Einsätzen üblich, daß ein On-Scene-Commander benannt wird?

Gerdes: Normalerweise ist es dann üblich, aber normalerweise sind dann auf diesen Schiffen auch noch Besatzungsmitglieder an Bord, so daß es also eine Rettungsaktion und nicht nur eine Bergung des

Schiffes ist. Auf diesem Havaristen war ja kein Mensch mehr an Bord. Also war es eine reine Bergungsaktion des Schiffes.

Abg. Hentschel: Wer ist normalerweise On-Scene-Commander?

Gerdes: Der - - Das wird - - Es kommt darauf an, wie das Schiff dafür ausgerüstet ist, für solche Sachen. Diese beiden Schiffe, die "Neuwerk" und die "Mellum", sind ja Mehrzweckschiffe, die speziell für eine solche Bergungen mit Schleppgeschirr und so weiter ausgerüstet sind. Also hätte eines von diesen beiden Schiffen der On-Scene-Commander sein müssen, weil sie auch direkt beteiligt waren, mit Löscheinrichtungen und so weiter, die wir gar nicht haben, jedenfalls nicht in dem Maße. Wir können zwar auch zur Not ein Schiff schleppen, aber wir sind eben nicht mit dem schweren Geschirr und mit den Winden ausgerüstet wie diese Schiffe.

Abg. Hentschel: Ist es nicht üblich, daß ein Schiff den On-Scene-Commander macht, das nicht direkt an den Einsätzen und Aktivitäten beteiligt ist?

Gerdes: Es ist nicht unbedingt üblich.

Abg. Hentschel: Ist der Begriff "On-Scene-Commander" während des Einsatzes in diesem Fall überhaupt gefallen?

Gerdes: Er ist einmal gefallen. Das habe ich gesagt. Ich habe gesagt, daß er einmal zu Anfang gefallen ist und daß die "Neuwerk" meines Wissens zu der "Mellum" gesagt hat: Sie machen ja den On-Scene-Commander.

Abg. Hentschel: Aber für Sie war nicht ersichtlich, ob es für die folgende Zeit auch weiterhin galt?

Gerdes: Das habe ich dann so als gegeben hingenommen. Ich habe es nicht weiter erwähnt. Das ist völlig richtig.

Abg. Hentschel: Als Sie als erster an dem Schiff angekommen sind, haben Sie zu dem Zeitpunkt berechnet, daß die "Pallas" vor Sylt stranden würde?

Gerdes: Ja. Ich habe natürlich nach den Positionen, die mir vorher gegeben wurden, und auch nach der Position, wo ich das Schiff dann vorgefunden habe, Berechnungen angestellt. Nach den Strömungsberechnungen - also, wir haben einen Stromatlas und solche Sachen an Bord -, da war mir schon klar, daß ich auf ein bis zwei Stunden vorausberechnen könnte, wann das Schiff stranden würde, wenn es nicht angepackt würde.

Abg. Hentschel: Was waren die Ergebnisse Ihrer Berechnung?

Gerdes: Das war in etwa - - Das muß ich jetzt nachsehen. Das ist schon etwas her. Ich habe das nicht mehr alles im Kopf. (Blättert in den Unterlagen.) Als die erste Schleppverbindung hergestellt wurde, betrug der Abstand von der Küste noch zirka vier Seemeilen. Das Schiff trieb mit zirka zwei Seemeilen auf die Küste zu. Das waren noch zwei Stunden. Das war um 20:00 Uhr. Etwa um 22:00 Uhr wäre das Schiff an der Küste von Sylt gestrandet. - Am 26.!

Abg. Hentschel: Um 14:00 Uhr?

Gerdes: Um 22:00 Uhr.

Abg. Hentschel: Ach, dann haben Sie die Berechnung gemacht!

Gerdes: Um 14:00 Uhr habe ich schon im Kopf und nach Durchsicht des Stromatlas feststellen können, daß das Schiff irgendwann zwischen 20:00 Uhr und 23:00 Uhr stranden würde, weil der Strom dort ja auch wechselt.

Abg. Hentschel: Wäre es dann nicht wegen der kurzen Zeit naheliegend gewesen, im Laufe des Nachmittags den Anker zu werfen?

Gerdes: Nein, und zwar deswegen nicht, weil das Schiff zu der Zeit noch im tieferen Wasser war und wir eben die berechtigte Hoffnung hatten, daß wir eine vernünftige Schleppverbindung herstellen könnten, um das Schiff freizuziehen. Das wäre - was ich vorhin auch schon gesagt habe - immer noch ein Gefahrenpunkt gewesen, wenn wir da schon den Anker geworfen hätten, denn in so einem tiefen Wasser den Anker zu werfen - - Im tiefen Wasser ist die Wellenhöhe größer, da arbeitet das Schiff noch mehr, und Sie haben nicht diese Festigkeit im Anker und in der Ankerkette, als wenn Sie das Schiff im flachen Wasser haben.

Abg. Hentschel: Als Sie eingetroffen sind, lief noch die Maschine und Strom war vorhanden. Wäre es mit einer entsprechenden Kühlung möglich gewesen, das Schiff noch einmal zu übernehmen?

Gerdes: Nein, meiner Meinung nach nicht. Zu der Zeit brannte die Brücke noch nicht. Das war ersichtlich. Das Radargerät lief auch noch. Aber der gesamte Bereich zwischen der Back und der Brücke - - Die Brücke war ja ganz achtern. Der ganze Ladelukenbereich brannte lichterloh. Es gab keine Möglichkeit - - Unsere Leute haben versucht, von vorn nach achtern zur Brücke zu kommen. Das ist nicht gelungen, weil das Deck zu heiß war, weil alle möglichen Sachen herumlagen und so weiter. Es wäre lebensgefährlich gewesen, nach achtern kommen zu wollen. Und dann hat natürlich irgendwann auch die Brücke angefangen zu brennen. Also, es wäre nicht möglich gewesen, da noch irgend etwas zu tun, um das Schiff überhaupt - -

Abg. Hentschel: Hätte es andere Möglichkeiten gegeben, wenn Sie sieben Stunden vorher am Schiff gewesen wären?

Gerdes: Das ist eine Spekulation, aber ich denke einmal, daß es dann andere Möglichkeiten gegeben hätte.

Abg. Hentschel: Ist es normal, daß ein Schiff in dieser Art und Weise aufgegeben wird, daß die Besatzung das Schiff verläßt und das Schiff anschließend treibt?

Gerdes: Daß das Schiff verlassen wurde, ja. Das kann ich nachvollziehen. Denn wenn ein Schiff so brennt - - Ich habe selber einmal einen Schiffsbrand mitgemacht, auch mit Toten. Aber das ist eine andere Sache. - Wenn ein Schiff mit Holzdecksladung auf der ganzen Länge brennt, wenn die ganze Holzdecksladung brennt, dann halten Sie das vor Hitze und Qualm nicht mehr aus. Sie können das Schiff auch nicht ständig so hinlegen, daß der Rauch wegzieht. Das verwirbelt immer wieder. Deswegen wollten unsere Leute nachher auch von Bord. Das halten Sie irgendwann nicht mehr aus. Das haben die Leute natürlich gemerkt und sind dann von Bord gegangen. Ich hätte wahrscheinlich genauso gehandelt. Aber daß das Schiff dann ganz ohne Begleitung allein gelassen wurde: Nun treibe mal schön nach Old Germany hinüber, das habe ich nicht ganz verstanden.

Abg. Hentschel: Ist es denn üblich, daß die deutschen Behörden auf so etwas überhaupt nicht reagieren?

Gerdes: Das kann ich so nicht nachvollziehen.

Abg. Hentschel: Bis zu welchen Wetterbedingungen können Sie Ihr Boot "Searider" einsetzen?

Gerdes: Das kommt auf die See an, wie die See läuft. Wir können es bis zur Windstärke 11 noch einsetzen, wenn die See das einigermaßen mitmacht. Wenn Sie eine Stromsee haben, die sehr steil ist, können Sie das nicht mehr machen. Dann gehen Sie mit dem Boot über Kopf. Aber wenn Sie eine langgezogene See haben, dann können Sie es bei Windstärke 11 noch einsetzen und schön vor der See damit fahren. - Gegen die See auch ein bißchen schlechter. Dann müssen wir schon das große Schiff davorlegen. Sonst können wir schon ziemlich viel damit machen.

Abg. Hentschel: Haben die anderen Schiffe des Bundes, die "Mellum" und die "Neuwerk", vergleichbare

Boote?

Gerdes: Die haben meines Wissens vergleichbare Boote. Nur, sie haben nicht die Aussetzvorrichtung so wie wir. Wir haben einen Kran, den wir ziemlich schnell hieven und fieren können. Bei ganz schlechtem Wetter müssen Sie das Schiff ja quer legen und Luv und Lee machen, um dieses Boot auszusetzen. - Also die windabgewandte Seite - für Nichtseeleute. - Wenn das Schiff so liegt, dann rollt es natürlich wie verrückt. Dann müssen Sie ganz genau aufpassen, wenn Sie das Boot ins Wasser absetzen, daß Sie sofort auspicken können. Oder wenn Sie das Boot wieder aufnehmen. Das ist die größte Schwierigkeit. Wenn das Schiff zu der Seite überholt, wo das Boot ist, müssen Sie es einpicken und sofort anheben und es ganz schnell aus dem Wasser holen, daß es nicht noch einmal aufsetzen kann. Sonst fliegen Ihnen die Leute außenbords. Das ist offensichtlich auf der "Mellum" und auf der "Neuwerk" nicht möglich gewesen.

Abg. Hentschel: Das heißt, sie waren nicht in der Lage, ein Boot einzusetzen?

Gerdes: Nein, die waren dazu nicht in der Lage. Nicht bei dem Wetter.

Abg. Hentschel: Sehen Sie das als Mangel bei der Ausrüstung dieser Schiffe an?

Gerdes: Ja, in dem Sinne muß ich das jetzt als Mangel ansehen. Das ist vielleicht vorher nicht bedacht worden.

Abg. Hentschel: Von Ihrer Besatzung wurden teilweise sieben Mann eingesetzt. Ist das richtig?

Gerdes: Das ist richtig. Vier Mann auf dem Havaristen und drei Mann im Boot. Ja.

Abg. Hentschel: Und die anderen Schiffe hatten kein vergleichbares Personal, das eingesetzt werden konnte?

Gerdes: Nein, anscheinend nicht; denn wir wurden ja gebeten, unser Personal zur Verfügung zu stellen, weil eben nicht genug zur Verfügung stand.

Abg. Hentschel: Wenn Sie nicht dagewesen wären, hätten also die anderen Schiffe gar nicht tätig werden können?

Gerdes: Das kann ich so nicht sagen. Vielleicht hätten sie eine Notbesatzung zusammengestellt. Das kann ich jetzt nicht nachvollziehen. Oder man hätte von Land per Hubschrauber welche eingeflogen. Das wäre sowieso mein Vorschlag, daß ein Einsatzkommando für solche Fälle an Land bereitsteht und daß auch ein entsprechendes Schleppgeschirr an Land bereitsteht.

Abg. Hentschel: Jetzt noch einmal zu der Frage, wie das ist, wenn Leute übernommen werden. Können Leute auch bei Ihnen vom Schiff per Hubschrauber übernommen werden?

Gerdes: Ja. Der SAR-Hubschrauber hat ja diese vier Leute von uns übernommen.

Abg. Hentschel: Ist es auch möglich, von der "Mellum" oder von der "Neuwerk" Leute zu übernehmen, oder sind die Aufbauten ein Hindernis?

Gerdes: Nein, nein. Da sind ja auch Leute - - Diese Feuerwehrleute sind da abgesetzt worden. Es sind auch teilweise Leute aufgenommen worden. Das ist ohne weiteres möglich.

Abg. Hentschel: Sie haben regelmäßig Windstärke und -richtung in Ihren Unterlagen angegeben. Wie bestimmen Sie Windstärke und -richtung auf Ihrem Schiff?

Gerdes: Wir haben einen Windmesser an Bord, und wenn das nicht richtig funktioniert, dann haben wir nach 35 Jahren - nach fast 40 Jahren - Seefahrtzeit die Erfahrung, um das so sehen zu können.

Abg. Hentschel: Aber die Mehrzahl der Angaben beruht auf Messungen?

Gerdes: Auf Windmessungen. Ja. Wobei das meistens Spitzen sind, von denen wir ja auch ausgehen müssen. Denn wenn wir solche Operationen machen, wenn ich das Boot fahren lasse, dann muß ich das immer verantworten können, und da muß ich die Spitzen der Windgeschwindigkeit nehmen.

Abg. Hentschel: Haben Sie über Sprechfunk Kontroversen zwischen "Mellum", "Neuwerk" oder "Oceanic" mitbekommen?

Gerdes: Nein, Kontroversen nicht.

Abg. Hentschel: Hätte die "Oceanic" nach Ihrer Ansicht anders eingesetzt werden können?

Gerdes: Nach meiner Ansicht nicht.

Abg. Hentschel: Sind Sie der Ansicht, daß die Organisations- und Führungsstruktur für solche Notfälle geeignet ist?

Gerdes: Welche Führungsstruktur meinen Sie jetzt?

(Heiterkeit)

Abg. Hentschel: Die real existierende Führungsstruktur während dieses Einsatzes.

Gerdes: Die an Land? Die auf See? Die - -

Abg. Hentschel: Insgesamt. Sie müssen ja sagen können - -

(Abg. Benker: Weltweit!)

Vorsitzender: Herr Kollege Hentschel, könnten Sie es präzisieren, um es Herrn Gerdes zu erleichtern?

Gerdes: Ich möchte einmal so sagen: Wenn Sie eine solche Aktion auf See machen, sind Sie auf See sowieso immer auf sich allein gestellt - beziehungsweise mit den Schiffen oder mit dem, was Sie da zur Verfügung haben. Das kann Ihnen kein Mensch an Land abnehmen. Nur ganz grobe Sachen, taktische Sachen oder was auch immer, können von Land aus gemacht werden. Das ist für mich ein bißchen vage. Das kann man schlecht präzisieren.

Abg. Hentschel: Nach unseren Recherchen sind in den ersten zwei Tagen zehn verschiedene Schiffe dort herumgefahren. Hat es nach Ihrer Einschätzung zwischen diesen Schiffen eine regelmäßige Koordination gegeben?

Gerdes: Direkt eingebunden waren praktisch nur vier Schiffe - zuerst -: Das waren die "Mellum", die "Neuwerk", die "Oceanic" und wir. Das waren die Schiffe, die direkt eingebunden waren. Das andere waren Seenotrettungskreuzer, die mit Bergung und so weiter sowieso nichts am Hut hatten. Sie hätten höchstens, wenn es Verletzte gegeben hätte oder wenn Leute aufzufischen gewesen wären, die außenbords gefallen wären, damit zu tun gehabt. Später sind dann diese bestellten Schlepper dazugekommen. Das waren die "Alex Gordon" und - - Den anderen weiß ich nicht.

(Abg. Hentschel und Abg. Benker: "Englishman"!)

Gerdes: "Englishman". Ja, genau. - Das waren die Schiffe, die eingebunden waren. Sonst waren keine Schiffe direkt - -

Abg. Hentschel: Hatten Sie den Eindruck, daß eine regelmäßige Kommunikation zwischen den Schiffen existierte?

Gerdes: Die war schon da.

Abg. Hentschel: Hatten Sie den Eindruck, daß die "Mellum", die On-Scene-Commander war, auch einen Überblick hatte, welche Ausrüstungen auf den jeweiligen Schiffen waren, welche Möglichkeiten die Schiffe hatten?

Gerdes: Doch, den Eindruck hatte ich schon. Der Kapitän der "Mellum" machte auf mich auch einen ziemlich erfahrenen Eindruck. Gut. Aber Fehler machen wir alle einmal.

Abg. Hentschel: Ich danke Ihnen.

Vorsitzender: Frau Dr. Happach-Kasan!

Abg. Dr. Happach-Kasan: Herr Gerdes, für jemanden an Land ist es immer schwer verständlich, daß auf See eine Ladung brennt und es nicht gelingt, sie zu löschen. Denn die Menge des zur Verfügung stehenden Wassers ist ja unbegrenzt. Woran lag es, daß dieser Brand nicht löschbar gewesen ist?

Gerdes: Ich kann verstehen, daß es schwierig ist, das zu verstehen. Ich habe, wie gesagt, selbst einen Schiffsbrand miterlebt. Und jetzt diesen wieder. Es ist eigentlich eine ganz einfache Sache: Sie müssen an das Wasser herankommen, und Sie müssen das Wasser fördern können, das zum Löschen zur Verfügung steht. Wenn Sie den Brand, der entstanden ist - ich weiß ja nicht, wie er entstanden ist; es ist, denke ich, auch noch nicht bekannt - -

(Abg. Benker: Nein!)

Ich weiß es nicht; ich kann es jetzt nicht sagen. Wenn Sie den Brand nicht gleich in der Entstehung mit den Bordmitteln, die vorhanden sind, bekämpfen können, dann kommen Sie später nicht mehr an den Brandherd oder überhaupt an den Brand heran, und Sie kommen dann, wenn die technischen Geräte an Bord ausfallen, wie es in diesem Fall geschehen ist, - - haben Sie auch keine Möglichkeit mehr, das Wasser dorthin zu fördern.

Als jetzt diese Schiffe da waren, die "Mellum" und die "Neuwerk" - - Die haben ja große Wassermonitore und haben das Wasser ja auch an Bord hinübergepumpt. Aber das reichte nicht mehr aus. Das war so weit in das Holz hineingebrannt - - Ich weiß nicht, inwieweit Sie sich da auskennen. Wenn Feuer in Holz hineinbrennt, dann können Sie Wasser darauf kippen, Sie können es untertauchen, wenn Sie es hochnehmen, brennt es wieder weiter.

Abg. Dr. Happach-Kasan: Sie sagten, daß die technischen Möglichkeiten, auf der "Pallas" selbst zu löschen, nicht mehr vorhanden gewesen seien. Ab wann ist das gewesen?

Gerdes: Als wir ankamen, war keine Möglichkeit mehr, von Bord aus zu löschen.

Abg. Dr. Happach-Kasan: Und Ihre Leute konnten auch - -

Gerdes: Unsere Leute konnten schon gar nichts machen.

Abg. Dr. Happach-Kasan: Sie konnten auch gar nicht mehr auf die Brücke kommen, um überhaupt irgend etwas machen zu können?

Gerdes: Nein. Das habe ich schon gesagt. Sie sind auf der Back vorne - - Das war die einzige Möglichkeit, die Leute vorne auf der Back abzusetzen. Hinten schwirrten zuviele Antennen und so weiter herum. Vom Hubschrauber aus können Sie dann da hinten keine Leute mehr absetzen. Die waren auf der Back vorne. Über das gesamte Deck bestand überhaupt keine Möglichkeit hinüberzugehen, weil alles brannte.

Abg. Dr. Happach-Kasan: Sie sind ja auch angefordert worden, weil offensichtlich "Neuwerk" und

"Mellum" nicht ausreichend waren, und zwar weder von der Ausrüstung - sie hatten keinen "Searider" - noch von den Personen - es war zu wenig Besatzung da -. Deswegen sind Sie bei der Bearbeitung des Falles ja auch tatsächlich notwendig gewesen. Habe ich das richtig verstanden?

Gerdes: Das ist richtig.

Abg. Dr. Happach-Kasan: Wenn die "Neuwerk" nicht genügend Leute gehabt hat, warum ist der Hubschrauber eigentlich erst relativ spät gekommen? Ist er nicht früher angefordert worden, oder konnte er nicht früher kommen?

Gerdes: Das kann ich auch nicht ganz nachvollziehen, warum er nicht früher gekommen ist. Wir haben einmal - darüber existiert auch ein Telex-Verkehr - das Angebot vom Zentralen Meldekopf bekommen, daß ein Hubschrauber zur Verfügung stünde, falls wir ihn bräuchten. Dann habe ich gleich zurückgegeben, daß sie 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 verlorengegangen.

Abg. Dr. Happach-Kasan: Wann haben Sie denn von sich aus gesagt, daß Sie einen Hubschrauber brauchen?

Gerdes: Als ich vor Ort war, habe ich gesagt: Wir brauchen unbedingt Hubschrauber. - Also zirka um 14:00 Uhr.

Abg. Dr. Happach-Kasan: Mir fällt auf, daß wichtige Aktivitäten immer in den Abendstunden stattfinden, wenn es dunkel ist und wenn die Dunkelheit noch eine zusätzliche Erschwernis ist, insbesondere bei der Wetterlage. Wie kann das eigentlich angehen? Normalerweise fängt man mit solchen Arbeiten morgens an.

Gerdes: Wenn wir früh genug Kenntnis von dem Fall gehabt hätten, dann hätten wir auch früher angefangen. Das ist ganz einfach. Aus dem Bericht geht ja hervor, daß wir erst kurz vor zehn Uhr morgens die Meldung bekommen haben, und das Schiff hat am Abend vorher schon gebrannt.

Abg. Dr. Happach-Kasan: Angesichts der Tatsache, daß auf der "Neuwerk" bekannt war, daß sie zuwenig Leute hatten und daß man auch wußte, daß man nicht so einen "Searider" hat, wie Sie ihn haben, ist es doch eigentlich etwas merkwürdig, daß Sie so spät in diese Tätigkeiten eingebunden worden sind.

Gerdes: Nein. Wir sind ja von Anfang an eingebunden gewesen. Das stimmt ja nicht ganz, daß wir so spät eingebunden wurden. Die "Neuwerk" und die "Mellum" sind ja erst nach uns an dem Havaristen gewesen. Wir sind von Anfang an dagewesen. Wir haben auch unseren "Searider" direkt angeboten. "Neuwerk" sagte erst: Den brauchen wir gar nicht; wir schießen eine Leine mit dem Leinenschießgerät hinüber. Das geht auch. Sicherlich. Nur, Sie kriegen die Leine nicht wieder zurück. Deswegen habe ich von mir aus gleich das Boot dorthin geschickt und habe gesagt: Jetzt nehmt ihr die Leine und bringt sie wieder zurück dahin.

(Abg. Hentschel: Wie wollten die es machen?)

- Ich weiß es nicht. Ich kann es nicht sagen.

Abg. Dr. Happach-Kasan: Es ist gesagt worden, daß der Kapitän der "Mellum" das Kommando gehabt hätte. Wenn man eine Kommandostruktur haben will, muß man sie ja auch allen Leuten bekanntmachen. Ist Ihnen offiziell gesagt worden: Das Kommando hat die "Mellum"; danach hat man sich zu richten?

Gerdes: Offiziell ist das nicht gesagt worden. Ich habe eben nur einmal gehört, daß "Neuwerk" zu "Mellum" sagte: Sie machen ja dann den On-Scene-Commander.

Abg. Dr. Happach-Kasan: Ich möchte noch einmal auf das Legen des Ankers zurückkommen. Für mich als Laie ist der Begriff "die Ankerkette wird abgebrannt" nicht ganz nachvollziehbar. Was habe ich darunter zu verstehen?

Gerdes: Sie ist mit dem Schweißbrenner durchgetrennt worden, so daß sie wegfiel.

Abg. Dr. Happach-Kasan: Ach so. - Sie sagten, in der Deutschen Bucht sei bekannt, daß es relativ gefährliche Wetter geben kann. Obwohl die Nordsee nicht das größte Meer ist, kann es dort sehr gefährliche Wetter geben. Ich gehe einmal davon aus, daß nicht nur Sie Erfahrungen mit den Bedingungen, wie sie in der Deutschen Bucht herrschen, haben. Das müßte in gleicher Weise für die anderen Kapitäne zutreffen.

Gerdes: Sicher müßte das für die Kapitäne auch gelten.

Abg. Dr. Happach-Kasan: Davon muß man also ausgehen. - Was mir nicht ganz verständlich ist: Wenn eine Ankerkette zunächst einmal hält, ist damit natürlich für die Sicherung der Küste schon ein Schritt erreicht worden. Der erste Anker, der gelegt wurde, hat ja gehalten. Damit ist schon einmal zumindest eine Sicherung für die Küste erreicht. Mir ist nicht ganz verständlich, warum man bei den Wetterbedingungen, die geherrscht haben, nicht erst einmal dieses erste Stückchen Sicherheit genommen und entweder abgewartet oder eine doppelte Sicherung gemacht hat oder, so wie Sie es vorgeschlagen haben, während die Ankerkette blieb, eine Schleppverbindung in Ihrer Weise hergestellt hat. Ist es nicht ein bißchen risikoreich gewesen, eine Ankerkette abzubrennen, obwohl gar nicht so sicher war, daß die Schleppverbindung klappte?

Gerdes: Für mich ja. 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 um den Anker zu entlasten. Das hätte man auch machen können. Aber den Anker abzubrennen und das Schiff so anzuschleppen, das war für mich unverständlich. Da muß ich Ihnen recht geben.

Abg. Dr. Happach-Kasan: Kann es sein, daß Ihre Vorschläge teilweise auch deshalb zurückgewiesen worden sind, weil Sie aus einem anderen Ministerium kommen oder nicht der Küstenwache zugeordnet sind und sozusagen dort Aushilfsarbeiten verrichtet haben?

Gerdes: Ach, wissen Sie, das kann ich mir eigentlich nicht vorstellen.

Abg. Dr. Happach-Kasan: Nur, es fällt auf, daß weder Ihre Anforderung nach Hubschraubern zur Tageszeit umgesetzt wird - sondern erst, wenn es dunkel wird - noch Ihr Vorschlag angenommen wird, die Schleppverbindung herzustellen und die Ankerkette zunächst einmal zu belassen. Das ist schon seltsam. Warum werden solche Vorschläge nicht aufgenommen?

Gerdes: Ja, das war für mich auch seltsam. Aber ich kann Ihnen tatsächlich nicht sagen, warum die Vorschläge nicht aufgenommen worden sind. Deswegen habe ich auch noch einmal dargelegt, daß es für mich unverständlich war.

Abg. Dr. Happach-Kasan: Danke schön.

Vorsitzender: Herr Benker!

Abg. Benker: Ich habe noch ein paar Nachfragen. Sie sagten, daß bei den Aufbauten keine Absetzmöglichkeit bestand. Aber auf der anderen Seite waren vorn auf der Back Antennen angebracht, die den Hubschrauber gezwungen haben, sehr hoch zu hoffern.

Gerdes: Eine Peitsche.

Abg. Benker: Eine Peitsche?

Gerdes: Eine Peitsche. Die hat man später gekappt.

Abg. Benker: Okay. Aber es war immer noch nicht so hoch wie die Aufbauten, um dort hinten abzusetzen?

Gerdes: Nein, das war nicht ganz so hoch. Aber auf den Aufbauten sind natürlich mehr Ecken und Kanten und Antennen und so weiter.

Abg. Benker: Das ist korrekt. Aber es ist gar nicht erst in Erwägung gezogen worden?

Gerdes: Nein, nein weil das von vornherein für uns - - Das war auch nicht relevant für uns, denn man faßt ein Schiff, das man schleppen will, eben vorne an.

Abg. Benker: Das mit Sicherheit. Aber ich beziehe mich auf eine andere Sache. Sie erhalten nach Ihren Unterlagen vom Hubschrauber um 11:51 Uhr am 26. die Mitteilung, daß der Bug 006 liege. Das heißt, er zeigte nach Norden. War das eine Augenblicksituation? Sie haben ja vorhin gesagt: Das Schiff drehte im Kreis.

Gerdes: Das war eine Augenblicksituation. Der Hubschrauber hat ja auch gesagt, daß die Schraube dreht.

Abg. Benker: Richtig. Und Sie melden dann kurz nach 13 Uhr, daß die Schraube stillstehe.

Gerdes: Ja. Das war, kurz nachdem wir dort angekommen waren. Das Schiff ist, glaube ich, noch zweimal im Kreis gefahren, und dann stand es.

Abg. Benker: Deshalb meine Frage. Wenn man sieht, daß noch Schraubenumdrehungen vorhanden sind, zu überlegen, ob man nicht doch im Bereich der Aufbauten landet.

Gerdes: Das haben wir natürlich zu dem Zeitpunkt auch überlegt. Das hätten wir dann auch machen müssen. Sonst hätten wir auf der Back gar keine Leute absetzen können. Die wären uns da vorne verkokelt, verbrannt.

Abg. Benker: Richtig. - Gut. - Sie haben vorhin Ihren Kran dargestellt. Hat der Kran nur zwei Geschwindigkeiten, oder hat er eine Seegangsfolgeeinrichtung?

Gerdes: Nein, er hat keine Seegangsfolgeeinrichtung. Er hat zwei Geschwindigkeiten.

Abg. Benker: Okay. - Bei der Darstellung der Funktion des OSC: Gibt es neben dem OSC noch eine Net-Controll-Station? Also: Der eine überwacht die Kommunikation und ist derjenige, der den Einsatz per Kommunikation leitet, und der andere ist der On-Scene-Leader. Gab es jemanden, oder war das in einer Hand?

Gerdes: Das war in einer Hand.

Abg. Benker: Es ist nicht ship-shore praktisch vom Küstenwachzentrum abgewickelt worden? Wenn es ohne diese Kontrollstation ginge, würden ja ständig alle durcheinandersprechen. Deshalb frage ich. Wer hat diese Funktion gehabt?

Gerdes: Nein. Ukw-Sprechfunkverbindung hatten wir ja zur Küstenwachzentrale sowieso nicht. Das war ja zu weit weg. Das hatten wir nicht. Wir hatten auf unserem Schiff sogar noch einen Dinosaurier, als aussterbende Funktion einen Funker mit. Das war für mich natürlich eine sehr gute Sache. Er hat den gesamten Funkverkehr abgewickelt und konnte natürlich somit - -

Abg. Benker: Noch eine Frage. Sie sagten vorhin, daß es so stark brannte, daß man nicht zu den Aufbauten vordringen konnte. Wir haben an anderer Stelle gehört, daß es soweit abgebrannt war und man zu den Aufbauten hätte vordringen können. Wann ungefähr war es soweit, daß man hätte über die

Aufbauten, also über die Ladeluken, laufen können?

Gerdes: Das muß, denke ich einmal, schon ein oder zwei Tage später gewesen sein. Denn zu Anfang war es wirklich unmöglich. Wir können mit unserem Schiff auf 50 m heranfahren, und da konnten wir mit dem Fernglas schon einiges sehen: Das wäre unmöglich gewesen. Unsere Leute haben ja auch versucht, dahin zu kommen. Da war keine Chance.

Abg. Benker: Letzte Frage. Das Abbrennen des Ankers, haben Sie gesagt, sei für Sie unverständlich. Subjektiv ist es das auch. Aber in der Überlegung - - Wenn man festgestellt hat, daß die Schleppverbindung hergestellt war, wenn auch mit Polyprop, dann war das zumindest in der Entscheidung eben doch kein Provisorium, sondern: "Wir haben ihn jetzt auf der Leine, und mit Anker können wir ihn nicht schleppen." Der Steuerbordanker wäre ja als Reserve immer noch vorhanden gewesen. Also mußte man die Leine abbrennen.

Gerdes: Zu dem Zeitpunkt, ja. Das zweite Mal war es auch keine Polyprop. - Das ist ja das zweite Mal gewesen. - Da ist es ein Draht gewesen. Aber bei der Leine, die man vom Schiff selber genommen hatte, wußte man nicht genau, wie gut sie hält. Man hat sie dort an Bord gefunden. Das ging aus dem Funkverkehr hervor. Eine Leine und auch ein Draht kann vollkommen neu aussehen. Wenn er 15 oder 20 Jahre da unten liegt, dann ist er von innen her vergammelt, dann hält er nicht mehr viel. Von daher war es doch ein bißchen ein Vabanquespiel.

Abg. Benker: War das eine Herkules-Leine?

Gerdes: Ich denke, nein. Ich meine, es war ein Stahldraht.

Abg. Benker: Normaldraht? Stahldraht?

Gerdes: Ja.

Vorsitzender: Herr Hentschel!

Abg. Hentschel: Ich habe noch eine ganz andere Frage. Letzte Woche wurde thematisiert, daß bereits am ersten Tag, also am 26., die Möglichkeit bestanden hätte, von seiten der Länderbehörden einzugreifen und sich um den Havaristen zu kümmern. Was halten Sie davon?

Vorsitzender: Dazu braucht Herr Kapitän Gerdes an sich nichts zu sagen. Das ist nicht sein Bereich.

Gerdes: Es tut mir leid, das kann ich auch so nicht beantworten.

Abg. Hentschel: Ist es denn schon einmal vorgekommen, daß eines der Küstenländer selber eingegriffen hat, oder ist es normalerweise Sache des Bundes und der Bundesbehörden?

Vorsitzender: Woher soll Kapitän Gerdes das wissen, Kollege Hentschel?

Abg. Hentschel: Weil er in solchen Fällen schon öfter dabei war.

Gerdes: Wenn wir unsere Einsatzbefehle - - Einsatzbefehle! - Wenn wir unsere Orders, unsere Meldungen bekommen hatten, wo ein Schiff in Seenot ist - oder Mann über Bord oder was alles so vorkommt -, dann bekommen wir entweder diese Meldung über NAVTEX und über unsere Kommunikationsmöglichkeiten, die wir so haben. Die Meldungen kommen ja automatisch von irgendwelchen Seenotzentren zum Beispiel. Dann machen wir so etwas auch ganz automatisch von uns aus und fahren sofort dorthin. Wir kriegen da nicht extra Orders. In diesem Fall haben wir die Meldung vom Küwaz bekommen, also vom Zentralen Meldekopf. Aber wenn irgendwelche anderen Rettungsmaßnahmen zu ergreifen sind, dann bekommen wir in der Regel von MRCC Bremen oder von den Dänen oder von sonst irgendwo über alle möglichen Kommunikationsmöglichkeiten die Meldung und marschieren sofort dahin. Dafür brauchen wir keine anderen Orders.

Abg. Hentschel: Aber mit Länderbehörden haben Sie in dem Zusammenhang nichts zu tun gehabt? Niedersachsen oder Hamburg?

Gerdes: Nein. Daran kann ich mich nicht erinnern.

Abg. Hentschel: Danke schön.

Vorsitzender: Herr Poppendiecker!

Abg. Poppendiecker: Herr Kapitän, ich habe nur noch einmal zwei Fragen.

Erstens. Sie hatten anfangs und auch zwischendurch noch einmal erklärt, als die Feuerwehrleute vor Ort, das heißt auf dem Schiff, gewesen seien, sei ein Löschen Ihrer Meinung nach nicht möglich gewesen. Das heißt, ein Absetzen der Feuerwehrleute auf der Back wäre möglich gewesen, aber auf das Achterschiff zu kommen, wäre Ihrer Meinung nach nicht möglich gewesen?

Gerdes: Das wäre zu dem Zeitpunkt nicht möglich gewesen. Nein.

Abg. Poppendiecker: Wir haben an anderer Stelle gehört, daß ein Kühlen des gesamten Schiffes möglich gewesen wäre, und diese Feuerwehrleute hätten dann zu Fuß von der Back nach achtern gehen können. Wäre das Ihrer Meinung nach möglich gewesen? - Zu dem Zeitpunkt, als Sie vor Ort waren?

Gerdes: Zu dem Zeitpunkt, als ich vor Ort war, wäre das meiner Meinung nach nicht möglich gewesen.

Vorsitzender: Frau Dr. Happach-Kasan!

Abg. Dr. Happach-Kasan: Inwieweit standen die Anweisungen, die als Commander on Scene von der "Mellum" gekommen sind, im Zusammenhang mit einem Bergungskonzept?

Gerdes: Es ist unter den beiden Schiffen abgesprochen worden beziehungsweise die "Mellum" hat dann zu der "Neuwerk" gesagt: Nun fassen Sie das Schiff mal an. Das war für mich auch nachvollziehbar, weil die "Neuwerk" ja unter anderem auch für solche Aufgaben mit gebaut worden ist. Das war für mich eben das Maßgebliche, daß da gesagt wurde: Gut, die "Mellum" faßt das Schiff an.

Abg. Dr. Happach-Kasan: Das war also sozusagen das Bergungskonzept, das dahinter stand?

Gerdes: Ja, das war das Bergungskonzept.

Abg. Dr. Happach-Kasan: Daß die "Neuwerk" das Schiff anzufassen hatte?

Gerdes: Daß die "Neuwerk" das Schiff anzufassen hatte und dann versuchen sollte, das Schiff von der Küste freizuschleppen beziehungsweise so, wie es wohl geplant war, es nach Cuxhaven zu schleppen.

Abg. Dr. Happach-Kasan: Kann es sein, daß Ihr Vorschlag abgelehnt wurde, weil diese Art einer Bergung weder auf der "Mellum" noch auf der "Neuwerk" bekannt war oder schon einmal praktiziert worden ist?

Gerdes: Das kann ich nicht sagen, aber es kann durchaus sein, daß das nicht bekannt war.

Abg. Dr. Happach-Kasan: Danke.

Vorsitzender: Herr Kapitän Gerdes, mir liegen keine weiteren Fragen seitens des Ausschusses vor. Ich bedanke mich und möchte auch im Namen des Ausschusses herzlichen Dank sagen. Geben Sie es bitte auch an Ihre Besatzung weiter. Denn hier ist wohl doch mehr getan worden als das, was im Dienstvertrag steht. - Danke schön und gute Heimreise!

(Beifall)

Gerdes: Danke schön.

Vorsitzender: Ich unterbreche die Sitzung aus technischen Gründen bis 11:45 Uhr.

(Unterbrechung: 11:39 bis 11:47 Uhr)

Vorsitzender: Wir setzen die öffentliche Sitzung des Untersuchungsausschusses fort.

Vernehmung der Auskunftsperson Jörg E. M. Bünting

Vorsitzender: Herzlich willkommen, Kapitän Bünting. Nicht nur in Ostfriesland, sondern norddeutschlandweit sind Sie Träger eines bekannten Namens. Die Produkte dieses Hauses sorgen immer dafür, daß wir gut vor Ort sind.

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

Bevor Sie sich zu dem Beweisthema äußern, muß ich Sie noch auf folgendes hinweisen:

Sie haben vor diesem Untersuchungsausschuß - genauso wie vor einem Gericht - wahrheitsgemäß auszusagen; das bedeutet, daß Sie dem Ausschuß alles, was Sie zu diesem Thema wissen, mitzuteilen haben. Sie dürfen nichts hinzufügen, Sie dürfen aber auch nichts weglassen. Das gilt sowohl für Ihre Angaben zur Person als auch für Ihre Aussagen zur Sache.

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

Sie müssen damit rechnen, daß Sie Ihre Aussage vor dem Ausschuß beeiden müssen. In diesem Zusammenhang weise ich Sie - das geschieht natürlich rein vorsorglich - besonders auf die strafrechtlichen Folgen einer falschen Aussage oder eines Meineides hin. Ein Meineid kann mit einer Freiheitsstrafe von mindestens einem Jahr geahndet werden.

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

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

Bünting: Mein Name ist Jörg Erich Bünting. Ich bin am 24. 10. 1946 geboren und somit 52 Jahre alt. - Was möchten Sie noch wissen?

Vorsitzender: Den Wohnort und den Beruf.

Bünting: Ach so, ja. - Ich wohne in Aurich. Die Adresse ist: Am Körteland 1.

Vorsitzender: Ihren Beruf und wo Sie tätig sind.

Bünting: Ich bin Vormann auf dem Rettungskreuzer "Hermann Helms", Station Cuxhaven, seit 20 Jahren

Angestellter der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger. Davor bin ich 17 Jahre in unterschiedlichen Fahrgebieten in Großer und Kleiner Fahrt zur See gefahren, und ich habe das Patent AM.

Vorsitzender: Danke schön. - Kapitän Bünting, ich schlage Ihnen vor, Sie schildern uns zunächst Ihr Mitwirken in Sachen Havarie "Pallas", und anschließend machen wir dann mit Ihnen zusammen aus dem Kreise des Ausschuss heraus eine Frage- und Antwortrunde. - Sie haben das Wort.

Bünting: Ich fange da an, als für mich der Einsatz kam. Das war am Dienstag. Ich glaube, es war der 27. Sonst müßte ich meine Dokumentation holen, aber ich glaube das Datum war der 27. Oktober. Ich bekam morgens gegen halb zwei - -

Vorsitzender: Entschuldigen Sie, Sie können auch Ihre Dokumentation auch beiziehen.

Bünting: Es handelt sich um Zeiten.

Vorsitzender: Ja, deshalb.

Bünting: Ob die so gewaltig wichtig sind, weiß ich nicht. Aber - - Ja, dann mache ich das.

Ich bekam also von der Feuerwehr Cuxhaven den Anruf, ob ich - oder wir - mit unserem Seenotkreuzer Material und Feuerwehrleute zur Feuerbekämpfung der "Pallas" zum Mehrzweckschiff "Neuwerk" fahren könnten. Kurz zur Erläuterung: Wir haben in Cuxhaven ein System entwickelt, das es uns ermöglicht, etwa 4 bis 5 t Feuerlöschausrüstung in speziellen Gitterboxen zu laden und sie dann zur Schiffsbrandbekämpfung mit hinauszunehmen, also zu einem Erstangriff bei einer Schiffsbrandbekämpfung.

Kurz nach 6 Uhr - - Also, dieser Anruf kam um 7:35 Uhr, und um 8:10 Uhr haben wir dann zum Helgoländer Kai verholt, wo wir mittels eines Krans diese Gitterboxen geladen haben. Das waren insgesamt elf Boxen mit zirka 4 t Ausrüstung. Dazu kamen 12 Feuerwehrleute und ein Notarzt. Das haben wir dann alles seefest gelascht. Ich hatte mit der "Neuwerk" abgemacht, daß wir das in Helgoland überlöschen würden, weil eine Übergabe auf See bei dem zunehmenden Wind und bei dem schlechten Wetterbericht nicht möglich war. Wir sind daraufhin um 9:30 Uhr ab dem Helgoländer Kai gefahren. Das ist die Stelle in Cuxhaven, wo wir geladen haben. Wir sind dann in knapp zwei Stunden nach Helgoland gefahren, haben in Helgoland längsseits bei der "Neuwerk" festgemacht und haben das Feuerlösch-Equipment einschließlich der Feuerwehrleute auf die "Neuwerk" gelöscht.

Der Wind war zunächst Südwest 7, nahm dann aber im Laufe der Zeit auf 8 zu, und als wir Helgoland erreichten, war er etwa Südwest 9. Wir haben die ganze Schose im Vorhafen gelöscht und sind dann um 12:50 Uhr wieder ab Helgoland gelaufen, ohne Feuerwehrleute, nur mit unserer Besatzung, vier Mann stark, Richtung Havarie-Position "Pallas", um unseren Kollegen "Wilhelm Kaisen" abzulösen, der bis dato dort vor Ort Stand-by gemacht hatte.

Der Wind blieb denn so bei 8 bis 9. - 7 bis 9, will ich einmal sagen. Um 14:28 Uhr waren wir bei dem Havaristen. Der "Kaisen" lief dann ab nach Hause. Bei dem Havaristen waren dann die sicherlich bekannten Schiffe, die ich wohl nicht unbedingt aufzählen muß. Das ist sicherlich hinreichend bekannt.

Wir haben dann zunächst versucht - Was heißt versucht? Wir haben die brennende "Pallas", die ohne Anhang, ohne Schleppgeschirr vor sich hintrieb, hart überkrängte - - Wir haben dann versucht, dieses Schiff mal zu kühlen, allein schon, um zu sehen: Wie verhalten wir uns im Seegang? Der Seegang war zu diesem Zeitpunkt vielleicht 4 m bis 5 m hoch, und der Wind war so bei 8 bis 9. Wir haben dann mit unseren Feuerlöschkanonen, die eine sehr, sehr große Reichweite haben - sie haben immerhin eine Leistung von 34.000 l und bei Windstille eine Reichweite von 120 m - - sind wir dann in Luv-Seite herangegangen und haben einmal ein bißchen Wasser daraufgespritzt. Zu meinem ganz großen Erstaunen mußte ich feststellen, daß wir bei einem Abstand von 80 m überhaupt keinen Tropfen auf die "Pallas" hin bekamen. Ich mußte also weitaus dichter herangehen, weil dieser starke Wind diesen gewaltigen

Feuerlöschstrahl völlig verwehte; der verwirbelte. Achtern war eine große Wasserwand. Unser Schiff arbeitete natürlich auch stark. Immer wenn man einmal etwas sah, habe ich überhaupt kein Wasser auf der "Pallas" gesehen. Ich bin also dichter herangegangen, auf etwa 30 m bis 40 m Abstand, mußte natürlich immer aufpassen, daß mir der Kran nicht einen auf das Achterdeck fegte. Er war ja abgeknickt und hing in seiner ganzen Länge über Bord. Die "Pallas" arbeitete auch mächtig, und wir arbeiteten mächtig.

So haben wir zirka eine Stunde versucht zu löschen. Das war aber völlig witzlos, zumal wir uns nachher auf das Vorschiff konzentriert haben, weil die an der Bergung beteiligten Schiffe sagten, daß ein Hubschrauber käme und ein Notbesatzung darauf absetzen würde. Deswegen haben wir auf dem Vorschiff angefangen und haben dieses hauptsächlich gekühlt. Denn selbst das Vorschiff war zu diesem Zeitpunkt schon enorm warm. Es kam richtig heißer Wasserdampf hoch, als wir mit unseren Kanonen daraufhielten. Der ganze Lukenbereich von Vorkante Brücke bis Achterkante Back war rotglühend. Es war kein offenes Feuer mehr zu sehen, nur im Laderaum konnte man durch die fehlenden Lukenabdichtungen das Feuer im Laderaum lodern sehen. Von außen war überhaupt keine Chance, nicht einmal, einen Kühleffekt zu erreichen, zumal die "Pallas" so weit überholte, daß sie richtig mit den Gangborden Wasser schöpfte und dann mehrere hundert Tonnen über Deck liefen. Dann konnte man sehen: Diese Luken verfärbten sich zunächst weiß, es stieg unheimlich viel Wasserdampf auf, und wenn das Wasser wieder abfloß, war das alles in no time wieder rotglühend, diese ganze Schose.

Nach einer Stunde haben wir dann auch aufgehört, zumal ein BGS-Hubschrauber anrückte und versuchte, dort Leute abzusetzen. Er hat es mächtig lange versucht, und das sah sehr gefährlich aus. Zweimal habe ich ihn gewarnt, er möge seine Kiste ein bißchen höher ziehen, weil er nämlich mit den Rotoren unterhalb des Mastes war und ich ganz große Sorgen hatte, daß er abschmierte. Irgendwann hat er diesen Versuch mit den pendelnden Menschen unter seinem Hubschrauber abgebrochen. Wir sind dann 30 m bis 40 m vor dem Steven der "Pallas" getrieben und haben aufgepaßt für den Fall eines Falles. Das war auch unsere erste Aufgabe. Wir sollten die Sicherung für die Leute machen, die dort arbeiteten.

Der Hubschrauber hat dann die Notbesatzung - wenn ich sie einmal so nennen darf - wieder auf dem Schlepper "Oceanic" abgesetzt und ist dann wieder von dannen geflogen.

Eine Stunde später kam ein SAR-Hubschrauber aus Glücksburg oder von Helgoland und hat dann die fünf Besatzungsmitglieder - - Also vier von der "Neuwerk" und ein Besatzungsmitglied von der "Oceanic" hat er aufgepickt, und dann hat er in bravouröser Manier innerhalb von fünf Minuten einen Mann auf der Back der "Pallas" abgesetzt. Das war mittlerweile wohl so gegen 17 Uhr. Die Dunkelheit begann langsam, Form anzunehmen, so daß der SAR-Hubschrauber auch über Funk sagte, er würde bei Dunkelheit nicht arbeiten; man solle versuchen, irgend etwas zu tun, damit er die Leute wieder abbergen und wieder zur "Oceanic" zurückbringen könne. Man hat sich dann entschlossen, den Anker fallen zu lassen. Man hatte ja auch nur ein Besatzungsmitglied darauf abgesetzt. Er hat dann den Backbord-Anker fallen gelassen. - Ich weiß nicht mehr, welchen Anker. Jedenfalls hat er einen Anker fallen gelassen, und das Schiff schwoite dann auch ein, und es schien auch zu halten oder hat auch gehalten.

Der Wind hatte zu diesem Zeitpunkt ein wenig abgenommen, so vielleicht 7, auf 6 bis 7. Aber nur vorübergehend, nur für zwei bis drei Stunden, wenn überhaupt so lange. Es war also nicht mehr ganz soviel Wind. Der Schwell blieb natürlich erhalten.

Nachdem an diesem betreffenden Dienstag die Leute - oder dieser eine Mann - vom Hubschrauber wieder von Bord der "Pallas" geholt und auf der "Oceanic" abgesetzt wurde, hatte man beschlossen, nichts mehr zu tun, bis auf diesen "Alex Gordon", der mittlerweile dazugekommen war. Er war zu unserem Eintreffen noch nicht da. Der kam etwas später. Den hatte man dann noch einmal aufgefordert, er solle versuchen, auf diese Ankerkette einen Spezialschäkel zu werfen, um zu versuchen, die Ankerkette aufzupicken. Das hat er aber nicht geklart, und das hat er dann auch irgendwann im Laufe der Nacht wegen Dunkelheit und Seegangs und auch wieder zunehmender Winde aufgegeben.

Da keine Arbeit mehr am Wrack passierte und das Schiff mehr oder weniger sicher am Anker lag, haben wir uns entschlossen, von der Unfallposition nach Helgoland abzulaufen, um dort eine Mütze voll Schlaf

zu nehmen. Ich hatte allerdings mit den anderen drei, die dort blieben, der "Meerkatze", der "Mellum" und der "Oceanic", vereinbart, sie sollten sofort ein Info geben, sobald die Arbeiten wieder in Gang gesetzt würden.

So ist es dann auch gekommen. Am nächsten Morgen ging das ganze wieder los. Das war der Mittwoch, der 28., richtig. Die Hubschrauber kamen von Helgoland und pickten die Besatzungen wieder auf, und wir sind von Helgoland ausgelaufen und haben dort wieder Sicherungsmaßnahmen betrieben. Das heißt, wir sind relativ langsam dorthin gefahren. Wir haben den Funkverkehr mit überwacht. Das Wetter war mittlerweile sehr, sehr viel schlechter geworden. Da gab es Windstärken von 11 und sicherlich auch mal eine Bö von 12. Ich habe selten so lange - - Eine Bö mit 12 Windstärken hat man immer mal. Aber die waren so lang. Sie waren manchmal 25 bis 30 Minuten lang, und dann mit vollem Rohr. Das war also recht heftig.

Wir waren dann irgendwann im Laufe des Vormittags wieder vor Ort. Dann hat man dort einen Abschleppversuch gemacht. Man hatte sich wohl untereinander abgesprochen, daß der eine Schlepper dem anderen seine Leine dort hochhieven wollte. Irgendwann hat man das aber aufgegeben. Man hatte an Bord der "Pallas" eine Leine gefunden, die so eine Art Seeschlepper war. Es sollte ein zirka 200 m langer Draht gewesen sein. Den hat man aus dieser Back herausgeholt, an Deck geschafft, und die "Mellum" ist dann vorne am Steven längsseits gegangen, hat sich dort in einer hervorragender Weise positioniert und hat diesen Draht - - Er hat erst eine Leine hinübergeschossen, hat dann einen Jager daran geknüpft. Diesen Jager hat man per Hand herübergeholt, und dann haben sie diesen Jager eingehievt und den Draht an Deck gehievt. Wir waren immer in der Nähe der "Mellum", und der Kapitän bat mich auch darum, daß ich mich möglichst hinter seiner Schlippe aufhielte, weil seine Leute permanent im Wasser arbeiteten. Das Deck war immer heftig überflutet. Er sagte: Ich kann manchmal nicht genau sehen, ob meine Leute noch da sind. Geht ihr bitte ganz hinten an die Schlippe. Wir haben manchmal 50 m hinter ihm an seiner Schlippe gehangen und haben dieses ganze Manöver beobachtet.

Er hat dann diesen von der "Pallas" gehievten Draht auf seine Schleppleine geschäkelt, und dann hat er nach seiner Aussage etwa 700 m weggesteckt, und dann hat er die "Pallas" angetaut. Dann hat man wohl die Ankerkette abgebrannt, und die "Mellum" hat angeschleppt. Irgendwann nach 20 bis 30 Minuten ist der Draht gebrochen, und das ganze Geschehen scheiterte dann wieder. Es kam dann auch wieder die Dunkelheit.

Dann hat man den anderen Anker, der noch übrig geblieben war, geworfen. Die "Mellum" dampfte dann vom Unfallort ab, weil er sein Geschirr wegen des schlechten Wetters nicht mehr klarieren konnte. Er wollte seine Leute nicht länger dort gefährden. Der Hubschrauber holte die Notbesatzung bei einbrechender Dunkelheit wieder vom Steven der "Pallas" ab und wollte sie auch nicht mehr auf der "Oceanic" absetzten, weil die "Oceanic" am Achterdeck auch landunter hatte. Der Hubschrauber meldete sich ab, daß er die Leute mit nach Helgoland nähme.

Irgendwann sind wir dann, als alles tot war und keiner mehr arbeitete, auch wieder Richtung Helgoland gelaufen, und nachts habe ich über Funk mitbekommen, daß die "Pallas" irgendwann da gestrandet ist.

Vorsitzender: Danke schön, Kapitän Bünting. Ich gebe zur Fragerunde meinem Stellvertreter, Herrn Maurus, das Wort.

Stellv. Vorsitzender: Herr Kapitän Büntig, wir haben am 01. Februar Herrn Klein hier gehört. Er hat auf eine Frage des Abgeordneten Kubicki ausgeführt: Die "Oceanic" war da. Man hat die "Oceanic" die Schleppverbindung nicht herstellen lassen. - Nachzulesen auf Seite 58 des Protokolls. - Weiter hat er gesagt:

> "Und da kann ich nur sagen: Fragen Sie die Kapitäne, was gesprochen worden ist. Was ist vor Ort verabredet worden?"

Als wir konkret nachfragten, wen wir denn fragen sollten, sagte er: Ich weiß das von Herrn Bünting. - Herr Bünting, würden Sie dazu noch einmal Stellung nehmen?

Bünting: Vor Ort hat es, soweit ich das über Funk mitbekommen habe - ich denke einmal, ich habe alles mitbekommen -, nie Kompetenzschwierigkeiten unter den Schiffen gegeben. 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 "Mellum" und die "Oceanic" - - Die "Oceanic" hatte man dann als, sagen wir einmal, Fachberater, weil er ja nun ein Profi ist - - Er hatte eine starke 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. Ich hatte auch das Gefühl - - 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.

Stellv. Vorsitzender: Sie stellen also fest: Die "Oceanic" hatte eine beratende Funktion. Sie ist mehrfach zum Einsatz aufgefordert worden, hat selbst nicht eingegriffen, eben aufgrund der Tatsachen, die Sie eben angeführt haben. Es gab keine Kommunikationsprobleme zwischen diesen beteiligten Schiffen?

Bünting: Das möchte ich so nicht stehen lassen. Daß die "Oceanic" nicht wollte, hat die "Oceanic" nicht ein einziges Mal gesagt. Sie haben sich einfach abgesprochen und gefragt: Willst du? Oder soll ich? - Und dann haben sie irgendeinen ausgeguckt. Es ist nie gesagt worden, daß einer gesagt hat: Ich will nicht, oder: Ich kann nicht, oder so ähnlich. Diese Worte sind nie gefallen. Sie haben versucht, es miteinander zu tun. Mehr kann ich dazu nicht sagen.

Stellv. Vorsitzender: Es gab auch keine Kontroverse?

Bünting: Überhaupt keine. Nicht einmal mit dem Engländer, mit diesem "Alex Gordon". Auch der wurde - - Der hielt sich natürlich vornehm zurück. 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.

(Heiterkeit)

Stellv. Vorsitzender: Ich komme noch einmal auf die Kommunikation zurück. Sie sagten, Sie hätten den gesamten Funkverkehr mitgehört. Auch den Funkverkehr zwischen der "Neuwerk" und der "Mellum"?

Bünting: "Neuwerk" war zu diesem Zeitpunkt weg. Die "Neuwerk" – wir hatten sie ja auf Helgoland mit Feuerwehrleuten bestückt, und die Feuerwehrleute haben lediglich einen schönen Ausflug gemacht und – na ja, die waren auch ein bißchen seekrank bei uns - und sind dann wieder nach Cuxhaven gefahren, weil die "Neuwerk" einen Tampen in der Schraube hatte und der Helgoländer Taucher es nicht schaffte, diesen Tampen in Helgoland auszutauchen. Daraufhin ist die "Neuwerk" nach Cuxhaven abgelaufen, und wir haben mit der "Neuwerk" überhaupt nie Kontakt gehabt.

Stellv. Vorsitzender: Aber mit der "Mellum" hatten Sie Kontakt?

Bünting: Mit der "Mellum" hatten wir permanent Kontakt.

Stellv. Vorsitzender: Und da gab es auch keine Probleme? Wie haben Sie sich denn verständigt? Über UKW?

Bünting: Über UKW. Man hatte den Arbeitskanal – 10, glaube ich - geschaltet. Also, erschlagen Sie mich. Das weiß ich jetzt wirklich nicht mehr genau, welcher Kanal das war. Es war auf jeden Fall ein Arbeitskanal, und auf diesem Kanal haben wir permanent gestanden. Ich glaube, es war der Kanal 10.

Stellv. Vorsitzender: Und wie war die Kommunikation mit der "Meerkatze"?

Bünting: Gar keine. Die "Meerkatze" hat ja nur "stand-by" gemacht, die hat sich also aus diesem ganzen

Geschehen herausgehalten. - Ja, gut, die haben - - als wir dort ankamen, hat mich die "Oceanic" gefragt, ob ich eine Möglichkeit sah, mit unserem Tochterboot Leute rüberzusetzen. Das habe ich aber nach - - Ich habe mir das also angeguckt und habe das abgelehnt, weil ich null - null, wirklich null! - Chance sah, dort einen Menschen heil an Bord zu kriegen, zumal – es war vorne, im vorderen Bereich, aber schon im Brandbereich hing eine windige Lotsenleiter über Bord, die war im Speigatt festgemacht. Das heißt, über dem Speigatt kommen ja noch etwa 1,40 m Verschanzung, und das hätte man frei schwebend überwinden müssen, ohne festzuhalten, ohne Tampen, ohne alles. Das hätte man vielleicht machen müssen, wenn die "Pallas" vielleicht 30 ° Schlagseite hätte, dann hätte er quasi an dieser Bordwand hoch müssen. Das war irre.

Hinzu kam, daß er Deckslaststützen aus Stahl hatte, die waren rechtwinklig abgeknickt, und jedes Mal, wenn die "Pallas" überholte, tauchten diese Deckslaststützen richtig ins Wasser ein. Wenn wir ein Manöver oder ein falsches Manöver mit dem Tochterboot gemacht hätten oder durch den Seegang da mal ein bißchen "gegengeklötert" wären, hätte er uns aufgespießt und hätte uns so in den Grund gedrückt. Da war null Chance, da einen Menschen mit dem Boot rüberzukriegen, zumindest zu diesem Zeitpunkt.

Stellv. Vorsitzender: Wir waren darauf zu sprechen gekommen in Verbindung mit der "Meerkatze". Und dazu wollten Sie uns jetzt ja sicherlich noch etwas sagen.

Bünting: Nein, ich kann dazu nichts sagen. Mit der "Meerkatze" – die hat nicht ein Manöver gemacht und auch nicht eines abgesprochen. Die "Meerkatze" – die haben ihre Manöver vorher gemacht. Zu dem Zeitpunkt, wo ich da war, haben die nichts mehr gemacht.

Stellv. Vorsitzender: Okay, vielen Dank!

Vorsitzender: Herr Benker!

Abg. Benker: Bei dem Wachwechsel - so bezeichne ich das mal - mit der "Wilhelm Kaisen", gab es da einen Informationsaustausch?

Bünting: Puh! Mit dem "Wilhelm Kaisen" meinen Sie jetzt?

Abg. Benker: Haben Sie da Klage-Informationen? Haben Sie gesagt, Sie haben das und das gemacht, den Vortag geschildert, denn es war ja "null Uhr", wenn ich das richtig in Erinnerung habe?

Bünting: Nein, also, mit dem Vortag haben wir uns nicht auseinandergesetzt. Wir haben uns abgesprochen auf unserem privaten Kanal - wir haben ja einen internen Kanal - über die Situation des Brandes und so weiter. Das hatten wir allerdings schon vorher auf dem Wege des Anmarsches.

Da hat er mich soweit informiert, daß das Deck eigentlich rein war, daß offene Flammen an Deck kaum mehr zu sehen sind und daß das ganze Schiff so ziemlich chaotisch aussah. Mir sah es so aus - das ist aber meine persönliche Meinung -, als wenn es sehr überstürzt verlassen worden ist.

Abg. Benker: Wie ist die Fernmeldeausstattung? Was haben Sie an Kommunikationsmitteln? UKW? Funk?

Bünting: Also, wir haben ein D1-Telefon, dann natürlich x Funkgeräte auf UKW und dann - das war es dann auch. Grenzwelle noch! Für den Fall, daß wir aus dem UKW-Bereich herauslaufen, haben wir Grenzwelle.

Abg. Benker: An einer Stelle vorhin sagten Sie, "hat man wohl den Anker abgebrannt". - Sie sagten: "Hat man wohl den Anker abgebrannt".

Bünting: Ja, den hat man abgebrannt.

Abg. Benker: Ja, nein, aber das klingt so, als ob Sie das nicht selbst beobachtet haben, oder ob Sie das

am Rande gesehen haben.

Bünting: Doch, das habe ich gesehen. Da flogen die Funken.

Abg. Benker: Also, das haben Sie durchaus gesehen. Sie waren da voll informiert?

Bünting: Richtig, dafür war ich da ja dicht genug bei. Ich war da ja nur ein paar Meter dran. Keiner war so dicht - außer der "Mellum". "Mellum" und wir waren am dichtesten an dem Wrack dran.

Abg. Benker: Als Sie praktisch dort auftauchten und gefragt haben: "Wer hat denn hier das Sagen?" – oder wie funktioniert so etwas?

Bünting: Ja, es gibt ja immer einen On-Scene-Commander. In der Seenotgeschichte, wenn da Leute zu suchen sind, dann machen wir das in der Regel, den On-Scene-Commander. Das muß aber nicht so sein. Es kann sein, daß das erste Schiff, das vor Ort ist, auch den On-Scene-Commander macht. Das wäre sogar sinnvoll, weil der dann die gesamte Abwicklung vor Ort hat. Also, ich habe ihn in meiner Laufbahn schon sehr oft gemacht.

In diesem Fall habe ich natürlich auch gefragt: Wer ist hier der Ansprechpartner, also der "On-Scene-Commander"? Da sagte die "Mellum": "Das sind wir"!

Abg. Benker: Diesen On-Scene-Commander" kann ja im Grunde genommen jeder machen. Wenn dann auf hoher See nur andere Handelsschiffe da sind, dann wird da auch irgend einer eingeteilt?

Bünting: Richtig! Der On-Scene-Commander - das kann man so verstehen - ist der verlängerte Arm von dem RCC Bremen oder eben einer anderen RCC-Stelle. Das kann in England, in Australien oder sonstwo sein. Das Schiff ist dort vor Ort das ausführende Organ. Die RCCs leiten und suchen, machen Suchgebiete, und dieses Schiff vor Ort gibt dann die Order an die betreffenden Suchfahrzeuge oder eben Hilfsfahrzeuge weiter und koordiniert die, daß die dann auch wirklich dieses einhalten.

Es nützt ja nichts, wenn der sagt, "Ja, ich mach das", und der liegt da nur rum und macht nichts. Das ist natürlich - - dann ist ja ein Suchgebiet übrig geblieben.

Abg. Benker: Danke!

Vorsitzender: Herr Hentschel!

Abg. Hentschel: Keine Fragen!

Vorsitzender: Frau Dr. Happach-Kasan!

Abg. Dr. Happach-Kasan: Herr Bünting, können Sie mir sagen, woraus denn diese Feuerlöschausrüstung bestanden hat? 4 t, das ist ja eine ganze Menge.

Bünting: Ja, das kann ich Ihnen - - Die Feuerwehr Cuxhaven ist da sehr gut ausgerüstet. Die haben so Wechsellader, das heißt, das ist ein Sattelfahrzeug. Dieses Sattelfahrzeug besteht dann ja nur aus dem Trailer, und dieser Trailer kann unterschiedlich bestückt werden.

Er kann einmal mit Schiffsbrandbekämpfung, einmal mit Gefahrgutbekämpfungsmitteln - die setzen sich zusammen - Ihre Frage war ja: "Was war das?" Das waren Schaummittel, das waren natürlich Schläuche, das war Atemschutz mit Atemschutzgeräten, das sind jeweils so Gitterboxen - eine Gitterbox ist vielleicht 1 m mal 80 cm, so in etwa, oder 1,20 m mal 1 m; da muß ich lügen, weiß ich nicht, aber in dieser Größenordnung - und auch einen Meter hoch. Da ist dieses ganze Material schön säuberlich reingestaut, auch seefest verstaut.

Den braucht man auch an Land. Wenn sie also große Einsätze haben, nehmen sie den auch an Land. Aber

umgekehrt nehmen wir ihn zur Schiffsbrandbekämpfung. Die "Mellum" oder die "Neuwerk" sind natürlich so groß und haben so einen schweren Kran, die nehmen den ganzen Container, schmeißen sich den an Deck. Nur, das können wir nicht, wir sind ja nur ein kleines Schiff.

Wir können Teile aus diesem Container, also aus diesem Wechsellader aufnehmen. Und dann nimmt man sinnigerweise das Gerät, was wir nicht an Bord haben. Wir haben also sehr viel an Bord. Wir haben Armaturen an Bord, aber wir haben eben keine Schläuche an Bord, denn wir sind nicht für Fremdbekämpfung ausgelegt; wir bieten quasi - oder können quasi - das Wasser an Deck des Havaristen anbieten, mehr nicht. Mehr haben wir nicht, weil wir mit vier Mann auch nur von Bord unseres Schiffes arbeiten und nie von Bord gehen.

Abg. Dr. Happach-Kasan: Das heißt, Sie haben eben auch keine Möglichkeiten, Menschen überzusetzen auf ein anderes Schiff?

Bünting: Ja klar, indem wir fremde Menschen, Feuerwehrleute übersetzen.

Abg. Dr. Happach-Kasan: Das können Sie?

Bünting: Unsere eigenen nicht. Mit vier Mann ist unser Schiff optimal besetzt, und da können wir nicht mehr - - . Gut, wenn da nun an Deck irgendwelche liegen, dann werden wir sicherlich irgend etwas machen. Wir haben auch Atemschutzgeschichte, und das haben wir alles an Bord. Aber in der Regel arbeiten wir nur von unserem Deck aus.

Abg. Dr. Happach-Kasan: Der Kapitän der "Meerkatze" hat beschrieben, daß der auf der "Meerkatze" vorhandene Searider genutzt worden ist, um Leute überzusetzen. Hätten Sie eine solche Einrichtung auch gehabt?

Bünting: Also, ein Searider ist ein Schlauchboot, und ein Schlauchboot -

Abg. Dr. Happach-Kasan: Hatten Sie?

Bünting: - Entschuldigen Sie, ich halte nichts von Schlauchbooten. Das sind offene Boote. Die Fischereileute machen da sehr viel mit und haben auch gut damit gearbeitet. Aber für mich ist so ein Teil gar nichts. Wir haben Tochterboote, die sind gedeckt, die können kentern. So ein Searider, wenn der kentert, liegt die ganze Besatzung – einschließlich Geretteter – im Bach, und kein Mensch holt sie da wieder raus. Aber das ist auch meine persönliche Meinung, und ich schwöre auf unsere Tochterboote. Alles, was die meinen, mit ihren Searidern machen zu können, können wir auch mit unseren Tochterbooten.

Abg. Dr. Happach-Kasan: Also stimmt ein bißchen der Eindruck, daß die verschiedenen Organisationen oder auch Behörden sozusagen jede ihre eigenen Möglichkeiten haben, wie sie bei solchen Bergungen vorgehen, aber ein Austausch so richtig eigentlich nicht stattfindet und ein Erfahrungsaustausch nicht stattfindet, sondern jeder sozusagen auf seiner Linie das verfolgt und - wie die anderen das machen, das - -

Bünting: Nein, - ja, jeder Kutscher lobt sein Pferd, aber - -

(Heiterkeit)

Abg. Dr. Happach-Kasan: Gut, das war es, was ich wissen wollte.

Bünting: Das wollten Sie wissen! Nein, das können Sie - - so pauschal kann man das nicht beurteilen. Wir gehen eigentlich von einer sicheren Sache aus, die auch über längere Zeit ist. Diese Fischereischutzboote - ich habe nie auf so einem gefahren. Es ist für mich auch ein bißchen Spekulation. Aber die Fischereischutzboote, wenn sie austauschen - habe ich mir erzählen lassen -, dann gehen die längsseitig in Rufweite oder Sichtweite, so 100 m oder 200 m, dann setzen sie diesen Searider aus, der

heizt dann da rüber, setzt dann was rauf, und in zehn Minuten oder einer viertel Stunde ist er wieder an Bord und wird dann eingepickt durch seemännisches Geschick, sicherlich, denn das große Problem ist immer das Ein- und Aussetzen dieser Geschichten.

Unser Tochterboot läuft achtern über eine Heckschlippe ab, und auch dort haben wir Grenzen, wenn es denn nämlich so schlechtes Wetter ist, haben wir äußerste Probleme, den auch wieder reinzukriegen, weil - die Schiffe arbeiten ja auch nicht alle gleich, und meistens gibt es auch Kleinholz bei solch einer Geschichte.

Abg. Dr. Happach-Kasan: Dann ist es ja gut, wenn es kein Kleinholz gibt. - In dem Bericht des Kapitäns der "Meerkatze" wird dargestellt, daß am 28. 10., 8:30 Uhr morgens die Besprechung stattgefunden hat zwischen "Mellum", "Oceanic" und "Meerkatze". Sie sind von 9:45 Uhr - so steht das hier - ab Helgoland ausgelaufen. Haben Sie von dieser Besprechung etwas mitbekommen?

Bünting: Nein. Zu diesem Zeitpunkt waren wir ja in Cuxhaven und haben dieses Equipment gelöscht und sind dann ausgelaufen. Und der Funkweg ist zu weit, als daß ich da reinhören konnte.

Vorsitzender: Entschuldigung, Kapitän Bünting. Sie waren auf Helgoland am 28.

Bünting: Ach so!

Vorsitzender: Die Frau Abgeordnete Happach-Kasan fragte nach dem 28.

Bünting: Entschuldigung, ich war wieder ganz beim verkehrten Tag. Ja, von dieser Besprechung auf Kanal 10 habe ich lediglich mitgekriegt, daß die sich besprochen haben, daß die "Oceanic" die Leine der "Mellum" - - . Die "Mellum" sollte sich also neben dem Schiff positionieren, und die "Oceanic" sollte diese Leine rüberhieven. Das habe ich mitgekriegt, ja, auf Kanal 10.

Abg. Dr. Happach-Kasan: Das heißt, am 28. hatte die "Oceanic" nicht nur eine beratende Funktion, sondern hat dann auch nach Ihrem Eindruck eingegriffen?

Bünting: Also, die haben immer eingegriffen oder auch nicht. Die waren immer präsent, und die waren vom 27. - zu dem Zeitpunkt, wo ich dort aufgetaucht bin -, da war die "Oceanic" klar zum Eingreifen. Es gab einfach ganz wenig Möglichkeiten. Sie hatten null Möglichkeiten, weil sie keine Besatzung auf diesem Schiff hatten, und als die Hubschrauber dann die Leute da abgesetzt hatten, da hatten sie auch alle Möglichkeiten, die sie vermeintlich hatten, haben sie versucht, auszunutzen.

Abg. Dr. Happach-Kasan: Ja, es geht nicht um Kritik oder so etwas, sondern ich hatte Sie so verstanden, daß am 27. die "Oceanic" lediglich beratende Funktion gehabt hat; nach Absprachen hat dann die "Mellum" gehandelt, und am 28. hat die "Oceanic" dann mitgewirkt.

Bünting: Nein, das ist so - - . Also, beratende Funktion im Schleppen, das hat die "Oceanic" von Anfang bis Ende gehabt. Das ist auch ganz klar. Er ist doch der Profi. Er schleppt doch viel öfter als die "Mellum". Also, das war für mich völlig normal, was da abgelaufen ist.

Abg. Dr. Happach-Kasan: Danke.

Vorsitzender: Herr Benker!

Abg. Benker: Eine Nachfrage: Die "Oceanic" stand ja die ganze Zeit am Havaristen, und zwischen dem Havaristen hat sie für Windschutz gesorgt. Blieb sie in der Nähe, oder war sie weiter abgesetzt?

Bünting: Also da konnte keiner für Windschutz sorgen. Dann hätte das schon ein anderer Supertanker sein müssen. Die "Oceanic", der "Zwerg Nase" dann auch nicht mehr. Nein, die hat also, wie alle anderen Schiffe auch, so dicht wie möglich - - . Klar, wir waren als kleinstes Schiff natürlich ziemlich am dichtesten dabei, weil, wenn dort gearbeitet wurde, wollten wir ja auch sofort präsent sein. Die "Oceanic"

lag vielleicht 1000 m, 2000 m davon ab – unterschiedlich auch.

Vorsitzender: Ja, schönen Dank, Kapitän Bünting. Wir haben es heute sehr kurz gemacht. Trotzdem herzlichen Dank, daß Sie die Reise gemacht haben und uns alles sagen konnten. Ich bedanke mich nochmals - auch an Ihre Männer unseren Dank - für die geleistete Arbeit. Dann wünsche ich Ihnen eine gute Heimreise.

Bünting: Danke schön!

Vorsitzender: Der Ausschuß unterbricht jetzt bis 14:00 Uhr seine öffentliche Sitzung.

(Unterbrechung: 12:25 bis 14:01 Uhr)

Vorsitzender: Meine sehr verehrten Damen und Herren, wir setzen die Sitzung fort; wir hatten unterbrochen.

Vernehmung der Auskunftsperson Claus Pichlo

Ich begrüße Herrn Kapitän Pichlo. Herzlich willkommen in Kiel! Herr Kapitän Pichlo, Sie sind heute vor dem "Pallas"-Untersuchungsausschuß als Auskunftsperson erschienen. Das Beweisthema, zu dem Sie sich äußern sollen, ist Ihnen in der Ladung mitgeteilt worden. Ihre Aussagegenehmigung liegt uns vor.

Bevor Sie sich zu dem Beweisthema äußern, muß ich Sie noch auf folgendes hinweisen: Sie haben vor diesem Untersuchungsausschuß genauso wie vor einem Gericht wahrheitsgemäß auszusagen. Das bedeutet, daß Sie dem Ausschuß alles, was Sie zu diesem Thema wissen, mitzuteilen haben. Sie dürfen nichts hinzufügen, Sie dürfen aber auch nichts weglassen. Das gilt sowohl für Ihre Angaben zur Person als auch für Ihre Aussagen zur Sache. Sie können die Aussage verweigern, wenn Sie sich selbst oder einen Ihren Angehörigen durch die Beantwortung der Gefahr aussetzen würden, wegen einer Straftat oder einer Ordnungswidrigkeit verfolgt zu werden oder wenn die Beantwortung einem Ihrer Angehörigen schwerwiegende Nachteile bringen würde.

Sie müssen damit rechnen, daß Sie Ihre Aussage vor dem Ausschuß beeiden müssen. In diesem Zusammenhang weise ich Sie - dies geschieht rein vorsorglich - besonders auf die strafrechtlichen Folgen einer falschen Aussage oder eines Meineides hin. Der Meineid kann mit einer Freiheitsstrafe von mindestens einem Jahr geahndet werden. Diese Belehrung, Herr Kapitän Pichlo, erfolgt nicht aus Mißtrauen Ihnen gegenüber, sondern weil ich dazu gesetzlich verpflichtet bin.

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

Pichlo: Mein Name ist Claus Pichlo, geboren 01.11.41, wohnhaft Cuxhaven, Vormann auf Rettungskreuzer "Wilhelm Kaisen", DGzRS.

Vorsitzender: Danke schön. - Herr Kapitän Pichlo, Sie sollten uns dann die Beteiligung Ihres Schiffes, Ihrer Männer an dem Vorgang "Havarie ‘Pallas’" schildern.

Pichlo: Wir sind wohl diejenigen gewesen, der Kreuzer, der die Verbreitung der Notmeldung oder der Pan-Pan-Meldung von Lyngby Radio empfangen hat auf 2182 kHz. Das war am 25. um 17:20 Uhr. Wir haben diese Meldung, die wir da aufgefangen haben, weitergegeben an unsere Zentrale in Bremen, MRCC Bremen - das war zehn Minuten später -, damit - - Wir wollten Informationen haben, was da vor Ort los ist, und dann die Info, ob wir an dem Einsatz - - ob der für uns in Frage kommt oder nicht.

MRCC Bremen erkundigte sich dann in Dänemark - ich nehme an, in Århus bei dem RCC, bei der

Rettungskoordinationsstelle - nach der Situation und gab uns dann fünf Minuten später die Info, daß wir nicht auslaufen sollten, weil da bereits Hubschrauber vor Ort waren und diverse Schiffe. Das war am 25. Damit war für uns der Fall erst mal erledigt.

Wir sind dann ausgelaufen. Wir haben dann in der Zeit vom 25., 17:30 Uhr, bis zum 27. - - nein, 26., als wir ausliefen, den Vorgang vor Ort - - Das spielte sich ja ab an der nördlichen Grenze unserer Wirtschaftszone, also unseres SAR-Bereichs. So gut wir das konnten, auf die Entfernung, was wir da mitkriegen konnten, haben wir dann verfolgt. Aber, wie gesagt, die Informationen waren sehr spärlich.

Am 26. dann, einen Tag später, um 22:00 Uhr, bekamen wir von unserer Leitstelle, also vom MRCC Bremen, die Anweisung, sofort auszulaufen zum Havaristen "Pallas" - man gab uns eine Position an -, also dahinzulaufen und den Tonnenleger "Neuwerk" abzulösen bei seinen Löscharbeiten, die der da zur Zeit an Bord vor Ort durchführte, weil der Tonnenleger "Neuwerk" eine Havarie hätte, die er nur in Helgoland oder in Cuxhaven beheben konnte.

Da sind wir dann um 22:00 Uhr am 26. ausgelaufen und waren am 27. morgens, um 0:30 Uhr etwa, vor Ort. Der Havarist mit den vor Ort befindlichen Einsatzkräften, wie "Mellum" und BGS "Bredstedt" und so weiter, die hatten sich ja in der Zwischenzeit weit von dem ursprünglichen Ort entfernt, waren ins dänische Hoheitsgebiet gekommen und wieder im deutschen gelandet und kamen uns praktisch, als wir nach Norden liefen, mit südlichem Kurs entgegen. Etwa auf der Höhe Sylt, um 0:30 Uhr, trafen wir dann den Schleppverband - die "Mellum" schleppte zu der Zeit den Havaristen - und sprachen uns mit "Mellum" und mit "Neuwerk" ab, was denn unsere Aufgabe nun vor Ort sei; denn zu der Zeit war das ja eine reine Bergung und kein Seenotfall mehr; so sah ich das jedenfalls. Wir betrachteten uns in erster Linie als Sicherungsfahrzeug, um Sicherheit - in Anführungsstrichen - zu "produzieren", falls da ein Unfall passiert, ein Arbeitsunfall, vor Ort.

Wir wurden dann von der "Neuwerk" eingewiesen, daß wir die Löscharbeiten übernehmen sollten, die sie bis dahin durchgeführt hatte, Löschung beziehungsweise Kühlung des Havaristen. Das haben wir dann versucht und haben um 0:45 Uhr mit dem großen Monitor versucht, das Schiff zu kühlen, mußten aber dabei feststellen, daß durch die Wetterverhältnisse, Seegangverhältnisse unser Monitor nicht effektiv eingesetzt werden konnte. Er zeigte keine Wirkung am Havaristen. Wir erreichten den Havaristen gar nicht, so stark war der Wind; zu der Zeit so etwa Beaufort 6.

So haben wir nach einer halben Stunde die Kühlung beziehungsweise Löscharbeiten abgebrochen, haben die "Mellum", die zu der Zeit schleppte und meiner Meinung nach auch die Koordination vor Ort hatte, informiert und haben uns mit der "Mellum" geeinigt, daß wir neben dem Schleppverband herlaufen, zur Sicherheit, um eventuelle Arbeitsunfälle - - oder falls da einer außenbords fällt, Hilfe zu leisten. Das haben wir denn - - praktisch sind wir so lange neben dem Schleppverband hergelaufen, bis dann die Schleppverbindung der "Mellum" gebrochen ist. Das war wesentlich weiter südlich nachher.

In der Zwischenzeit war noch ein weiteres Fahrzeug dazugekommen, das wir erst nicht bemerkt hatten oder das außerhalb unserer Sichtweite war. Das war der "Alex Gordon", ein Versorger, Ankerziehversorger. Der hatte sich da angeschlossen und fuhr dann neben dem Verband her. Als die Leine brach - das war nachmittags, so gegen 13:00 Uhr; ich könnte noch mal genau nachgucken, wann das war -, versuchten dann die "Mellum", die "Oceanic", die mittlerweile auch eingetroffen war, der große Schlepper vorn, der Bergungsschlepper, und die "Alex Gordon", eine neue Schleppverbindung herzustellen. Der "Alex Gordon" gelang das um 13:42 Uhr - - nein, da war sie wieder unterbrochen. Um 13:25 Uhr hatte die "Alex Gordon" dann eine Schleppverbindung, eine provisorische, wie wir das sahen, hergestellt, die auch prompt dann brach, um 13:42 Uhr. Dann driftete der Havarist langsam weiter in Richtung Küste auf flacheres Wasser zu.

Wir sind dann noch bis um 13:48 Uhr, 13:52 Uhr vor Ort geblieben und sind dann von dem "Hermann Helms", dem Rettungskreuzer aus Cuxhaven, abgelöst worden. Wir sind nach Cuxhaven gedampft, und die "Hermann Helms" hat dann unsere Aufgabe da vor Ort übernommen, Sicherung und so weiter. Abends um 17:30 Uhr waren wir in Cuxhaven.

Vorsitzender: Danke schön, Kapitän Pichlo. - Sie sagten, Sie sind am 27.10., 0:30 Uhr - - haben Sie eine Absprache mit "Mellum" und "Neuwerk" getroffen. Hierzu zwei Fragen: Welches technische Mittel haben Sie benutzt? Haben Sie UKW-Frequenz benutzt oder - -

Pichlo: Die Sprechverbindung war vor Ort und auch noch, bevor wir in das Einsatzgebiet kamen, nur auf UKW mit den Fahrzeugen vor Ort.

Vorsitzender: Danke. - Die zweite Frage hierzu: War Ihnen denn deutlich, wer On-Scene-Commander war in dieser Situation? Hatte jemand quasi die Einsatzleitung vor Ort übernommen, "Mellum", "Neuwerk" oder - -

Pichlo: Mir war das nicht klar. Ich habe mich, als wir vor Ort erschienen, an die "Neuwerk" gewandt, weil mir gesagt wurde, wir sollen die "Neuwerk" ablösen. Ich ging davon aus, daß die Leitung bis dahin auf der "Neuwerk" war. Hinterher bin ich davon ausgegangen, daß das auf "Mellum" - die Leitung - war.

Vorsitzender: Danke schön.

Stellv. Vorsitzender: Herr Kapitän Pichlo, wenn Sie jetzt sagen "hinterher": Wann war das konkret?

Pichlo: Nachdem die "Neuwerk" die Szene verlassen hatte und Richtung Helgoland gedampft war.

Stellv. Vorsitzender: Wenn Sie jetzt sagen, Sie sind davon ausgegangen, daß die "Mellum" dann On-Scene-Commander war: Ist Ihnen das nicht klar gesagt worden, als Sie zum Einsatzort dann gekommen sind?

Pichlo: Nein.

Stellv. Vorsitzender: Dann haben Sie das also erfahren aufgrund der Handlungen, die dort vonstatten gingen?

Pichlo: Ja, aufgrund der Tatsache, daß das Behördenfahrzeuge waren und die in der Regel in solchen Fällen die Leitung haben. In reinen Seenotfällen haben wir die; aber das ist ohne große Absprache für mich klargewesen, daß die Leitung die "Mellum" dann übernommen hat, nachdem die "Neuwerk" weg war.

Stellv. Vorsitzender: Wie lief die Kommunikation denn? Sie sagten eben, über UKW. Die Behördenfahrzeuge haben ja auch noch Behördensprechfunk. Ist dort auch Kommunikation über diesen Behördensprechfunk gelaufen?

Pichlo: Das kann ich nicht beurteilen. Wir haben auf der "Wilhelm Kaisen" nur UKW an Bord, außer den ganzen anderen Frequenzen, aber nicht dieses sogenannte BOS-System, den Behördenfunk; den konnten wir - - auf den Frequenzen konnten wir nicht arbeiten und auch nicht hören.

Stellv. Vorsitzender: Fühlten Sie sich, als Sie vor Ort waren, ausreichend informiert durch die "Mellum" und durch die anderen Behördenfahrzeuge, die vor Ort waren?

Pichlo: Für die Aufgabe, die wir übernehmen sollten, Kühlung beziehungsweise Löschen, ja.

Stellv. Vorsitzender: Sie haben auch den Eindruck, daß die Kommunikation insgesamt vor Ort stimmte?

Pichlo: Ja.

Stellv. Vorsitzender: Dann noch eine Frage zum 25.10. Sie sagten, Sie haben um 17:20 Uhr die Meldung aufgefangen. Von wem?

Pichlo: Von Lyngby Radio auf 2182 kHz, die alte Seenotfrequenz, Not- und Anruffrequenz.

Stellv. Vorsitzender: Um 17:30 Uhr ist Ihnen vom MRCC mitgeteilt worden, daß ein Auslaufen nicht erforderlich sei. Sie haben vorher betont, daß die Informationen spärlich gewesen seien. Können Sie das etwas präzisieren?

Pichlo: In der Zeit zwischen 17:20 Uhr, als wir die Notmeldung von Lyngby Radio empfingen, bis zu 17:35 Uhr, als MRCC dann sagte, daß wir nicht auslaufen brauchen, haben wir von dem ganzen Vorgang da vor Ort nichts mitbekommen, weil das da oben entweder im UKW-Bereich mit der dänischen - - mit Lyngby Radio lief, wie auch immer. UKW ist zu weit weg gewesen sowieso, und im Grenzwellenbereich haben wir nichts gehört auf 2182. Deswegen war das für uns um 17:20 Uhr, als wir das zum erstenmal von Lyngby Radio hörten, total neu. Die spärlichen Informationen, die dann im Laufe - - die ich erst erwähnt hatte, von der Zeit an, nachdem MRCC um 17:35 Uhr gesagt hatte: "Leute, bleibt im Hafen; das ist zu weit für euch; da sind ausreichend Kräfte vor Ort", bis zum nächsten Tag, als wir dann auslaufen sollten, die Informationen, die wir denn mitbekommen haben, die waren entweder vom Hubschrauber vor Ort aus durch seine große Höhe auf den Flugfrequenzen oder - - Ja, in der Regel war das das - UKW haben wir da nicht gehört -, wenn der Hubschrauber mit Glücksburg redete und so weiter.

Stellv. Vorsitzender: Können Sie diese Informationen noch ein bißchen präzisieren?

Pichlo: Da wir die Brücke ständig besetzt haben, fangen hier an dem Tag die Eintragungen an, der Wache, die da oben saß. Um 0:22 Uhr zum Beispiel hörten wir ein Gespräch zwischen MRCC und dem Rettungskreuzer "Minden" auf unserer Rettungsfrequenz, internen, 1660 kHz. Da erkundigte sich zum Beispiel - - MRCC wollte von "Minden" wissen, wieviel Leute da noch - - Moment. - Nein, da wurde darüber gesprochen, ob die Leute zum Abbergen vom Havaristen ins Wasser springen müßten, ja oder nein. Dann um 0:27 Uhr MRCC an die "Minden" wieder: "Heli hat die Leute aus dem Wasser, und die ‘Minden’" - das ist der Kreuzer aus List - "soll trotzdem zum Havaristen weiterfahren."

Vorsitzender: Das ist alles 26., kurz nach Mitternacht?

Pichlo: Ich gucke noch mal. - Ja. So konnten wir nur das hören, was auf unserer Grenzwellenfrequenz für die Rettungsboote von MRCC, was da gesprochen wurde, und, wie gesagt, eventuell wenn wir noch was aufgeschnappt haben, was der Hubschrauber nach Glücksburg gesagt hat, oder so.

Stellv. Vorsitzender: Gut. Vielen Dank. Ich habe keine Fragen mehr.

Vorsitzender: Herr Benker!

Abg. Benker: Ich habe nur eine, und zwar: Wenn Sie auf der Seenotfrequenz diese erste Meldung empfangen um 17:30 Uhr, haben Sie auch "Mayday" zufällig gehört, oder ist die auf einer anderen Frequenz gelaufen?

Pichlo: Ich habe "Pan Pan" gehört. Das steht hier zwar nicht mehr in den Notizen. Aber ich erinnere mich daran, "Pan Pan" gehört zu haben, also kein "Mayday".

Abg. Benker: Das habe ich nicht verstanden.

Vorsitzender: Pan Pan.

Abg. Benker: Okay. Das andere - - mehr wüßte ich jetzt nicht.

Vorsitzender: Herr Schlie!

Abg. Schlie: Ich habe auch eine Frage. Sie sagten vorhin, daß am 27.10. um 13:42 Uhr die "Alex Gordon" dann die Leine dort aufgenommen hätte, um die Verbindung wiederherzustellen, die Schleppverbindung. Sie sagten vorhin in Ihrer Aussage: "Die brach dann auch prompt wieder". Können Sie dieses "brach dann auch prompt wieder" vielleicht noch mal erläutern? Hatten Sie aufgrund der Herstellung der Verbindung oder der Art und Weise schon die Vermutung, daß das dann brechen mußte?

Pichlo: Wir befanden uns ja in unmittelbarer Nähe und hatten gesehen, daß die gebrochene Schleppverbindung zur "Mellum" noch im Wasser trieb. Wir sahen denn, daß die "Alex Gordon" diesen Rest der gebrochenen Schleppleine, die vom Havaristen hing, aufgefischt hat. So sahen wir das jedenfalls. Da war uns klar, daß das keine vernünftige Verbindung werden kann, höchstens eine Notverbindung.

Abg. Schlie: Hat es denn dort eine Kommunikation unter den Schiffen gegeben, die sich dann auch ausgetauscht haben über die Art und Weise, wie denn diese Verbindung hergestellt wurde, oder auch über Ihre Vermutung, daß das nichts werden konnte? Ist dort das kommuniziert worden?

Pichlo: Es hat auf UKW Absprachen zwischen "Alex Gordon", "Oceanic" und "Mellum" gegeben, die wir ständig mitgehört haben. Wir waren sozusagen außenvor, weil wir als Schlepper nicht in Frage kamen. Wir haben uns das nur angeguckt und angehört. Kommunikation hat da stattgefunden zwischen den übrigen Schiffen, die da vor Ort waren.

Abg. Schlie: Ist klar. Sie haben das ja nur aus Ihrer Sicht begleitet. Welche Funktion hatte denn durch das Mithören, das Sie hatten, die "Oceanic" während dieser Zeit, am 27.?

Pichlo: 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.

Abg. Schlie: Nein, ist klar. Aber auf den Frequenzen, die Ihnen zugänglich waren, da hat es zumindest aus der Logenplatzsituation, wie Sie sie beschrieben haben, keine Absprachen gegeben, die Schlußfolgerungen darauf zuließen, wie denn das Vorgehen im einzelnen zwischen den Schiffen dort vor sich gehen sollte?

Pichlo: Doch, Absprachen hat es gegeben. Auf UKW hörten wir das; denn wenn ich das richtig sehe, konnte "Alex Gordon" auch nur auf UKW mit den beiden Behördenfahrzeugen arbeiten. Da hat man sich schon abgesprochen, wer rangeht, wer den ersten Anlauf macht und wer den Vortritt hat. Solche Gespräche haben da stattgefunden.

Abg. Schlie: Vielleicht noch mal zur "Oceanic". Ist klar, daß Sie natürlich nur das jetzt wiedergeben können, was Sie auch mitgehört haben, das andere natürlich nicht. Ist denn aus dem, was Sie dort haben mithören können, deutlich geworden, daß die "Oceanic" auch einen aktiven Beitrag leisten sollte, um eine Schleppverbindung herzustellen, außer einer beratenden Tätigkeit?

Pichlo: Ja. So, wie wir das durch die Gespräche mitgekriegt haben, entstand der Eindruck, als wenn "Oceanic" und auch "Mellum" zunächst mal "Alex Gordon" den Vortritt lassen wollten. Er sollte versuchen, die Verbindung herzustellen, und sie hielten sich so lange im Hintergrund, bis er das schaffte oder auch nicht schaffte, und dann wären die an der Reihe. So stellte sich das dar. Der Eindruck kam auf für mich.

Abg. Schlie: Ja, okay. Und die Abstimmung zwischen der "Oceanic" und der "Mellum", welchen Eindruck hatten Sie da? War das da so, daß die "Oceanic" dann der "Mellum" den Vortritt ließ, oder was ist da für Sie erkennbar gewesen?

Pichlo: Kaum etwas, weil ich vermutete, daß die beiden Fahrzeuge auf Betriebsfunk sprachen. Ich habe mich gewundert, daß so wenig auf UKW lief. Das muß gut zwischen denen abgesprochen gewesen sein, das Verhalten; den Eindruck hatte ich, ohne daß wir das mithören konnten.

Abg. Schlie: Ist es denn üblich, daß man solche Kommunikationen vor Ort dann auf einem Kanal macht, der nicht von allen Beteiligten mitgehört wird? Gleich noch eine Frage dazu: Wäre es nicht sinnvoll, auch wenn Ihr Einsatz, Ihre Einsatzorder eine ganz andere war - - aber wenn nicht letztendlich alle Beteiligten

doch genau wußten, was im einzelnen vor sich ginge? Denn ich denke mal - ich kann mir das nur theoretisch vorstellen -, daß das insgesamt auch Sicherheitsfragen sind, die alle dort vor Ort anwesenden Schiffe auch betreffen.

Pichlo: Ich sagte ja: Ich vermute, daß das vielleicht - - Ich bin mir da nicht sicher. Es kann auch sein, daß die wenigen Absprachen, die auf UKW stattgefunden haben zwischen den beteiligten Fahrzeugen - - Das hätte auch gelangt, um den Job zu machen. Aber ich vermute, da gab es auch noch auf - - Das ist eine Vermutung von mir.

In einem Seenotfall wäre das ganz anders gelaufen. Da wäre vollkommen klargewesen, auf welchen Frequenzen sich das abspielt, UKW-Bereich, oder Grenzwelle. Das ist da vollkommen klar; das wird geklärt vom On-Scene-Commander: Fahrzeuge vor Ort auf der Frequenz und so weiter. Da wäre das - - Ich habe gesagt, ich vermute, daß das auf einem anderen - - Es kann sein, daß das im UKW-Bereich alles war, was gesprochen wurde. Hätte meiner Meinung auch ausgereicht. Aber weil das so reibungslos zwischen "Mellum" und "Oceanic" verlief, war mein Eindruck, die haben auch noch eine andere Möglichkeit gehabt, sich zu verständigen.

Vorsitzender: Herr Hentschel!

Abg. Hentschel: Sie sagten eben, bei einem Seenotfall wäre das alles ganz eindeutig geregelt gewesen, wer On-Scene-Commander ist und auf welchen Frequenzen gearbeitet wird. Heißt das, daß Sie den Eindruck haben, daß hier die Standards nicht dem entsprochen haben, was bei einem Seenotfall üblich ist?

Pichlo: Zunächst mal: Es handelte sich um keinen Seenotfall. Für mich stellte sich das als eine Bergung dar. Auch da wird in der Regel vorher abgesprochen, auf welchen - in der Regel - UKW-Frequenzen gearbeitet wird. Wie gesagt, wir hatten ja auch - - es lief ja auch auf einer Frequenz; ich kann jetzt nicht mehr sagen, auf welcher. Die Unterredung zwischen "Oceanic" und "Alex Gordon" und "Mellum" - ich habe das nicht notiert, welche das war -, die existierte ja. In der Regel, im Seenotfall, bestimmt der On-Scene-Commander, welche Frequenz das ist und - auch in Absprache mit MRCC. Hier muß es ja so was auch gegeben haben. Ich weiß nicht mehr, ob das jetzt Kanal 15 war oder 10. Es gab einen UKW-Kanal, auf dem gearbeitet wurde.

Abg. Hentschel: Aber es hat sich Ihnen weder jemand als On-Scene-Commander dargestellt noch eine Frequenz mitgeteilt?

Pichlo: Das ist richtig.

Abg. Hentschel: Danke.

Vorsitzender: Frau Happach-Kasan!

Abg. Dr. Happach-Kasan: Ist es richtig, daß Sie schon öfter bei solchen Einsätzen mit herangerufen worden sind und mit Schiffen des Zentralen Meldekopfes zusammengearbeitet haben, oder ist das das erste Mal hier?

Pichlo: Nein, das kommt öfter vor.

Abg. Dr. Happach-Kasan: Wie ist das denn in anderen Fällen gelaufen? Wie ist da übermittelt worden, wer das Kommando hat, und wie ist festgelegt worden, auf welcher Frequenz die Informationen übermittelt werden?

Pichlo: Wir arbeiten in der Regel mit diesen Fahrzeugen zusammen in Seenotfällen, wo die uns zugeordert werden als Hilfsfahrzeuge. Der On-Scene-Commander wird von MRCC Bremen bestimmt. Der regelt dann vor Ort, auf welchen Frequenzen gearbeitet wird. Das ist - - Das findet auch immer so statt, wenn die Behördenfahrzeuge mit uns in Seenotfällen zusammenarbeiten.

Abg. Dr. Happach-Kasan: Das heißt, Sie hätten von sich aus erwartet, daß in einem Bergungsfall - so hatten Sie das jetzt geschildert - das Behördenfahrzeug erstens mal sagt, wer das Kommando hat, und zweitens, auf welcher Frequenz der Informationsaustausch stattzufinden hat?

Pichlo: Ja. Es kann auch sein, daß sich das so im Gespräch, als wir uns der Situation näherten und Kontakt mit denen auf UKW aufnahmen - - daß das nicht groß bestimmt wurde, daß sich das von alleine so ergab. "Neuwerk" wurde abgelöst. Wir gingen davon aus, der hat das Sagen vor Ort. Der geht weg; übernimmt "Mellum". Das hat sich so ergeben. Es hat wahrscheinlich auch eine UKW-Frequenz gegeben, die ich jetzt hier nicht mehr - - Doch! "Kanal 15" steht hier, "Anfrage bei ‘Mellum’ auf Kanal 15". Also, wir haben da auf 15 gearbeitet. Das wurde aber nicht, wie das im Seenotfall üblich ist - - daß man da, wenn ein neues Fahrzeug auf der Szene erscheint, eingewiesen wird: Der und der ist On-Scene-Commander, und gesprochen wird auf Kanal soundso. - So hat das nicht stattgefunden.

Abg. Dr. Happach-Kasan: Das heißt, Sie haben bei der Übergabe von "Neuwerk" auf "Mellum" einfach darauf geschlossen, das müßte eigentlich so sein, und das ist nicht konkret mitgeteilt worden?

Pichlo: Ja.

Abg. Dr. Happach-Kasan: Es ist dieses BOS-System erwähnt worden, das die Behördenfahrzeuge haben. Gibt es irgendwie einen Grund, daß die Seenotrettungskreuzer dieses System nicht haben? Dürfen sie es nicht haben, wollen sie es nicht haben, oder ist es ein finanzieller Grund?

Pichlo: Nein. Ein Teil der Flotte ist mit diesen Anlagen ausgerüstet. Die sind zum Teil von den Landesregierungen, von den Polizeien gestellt worden, zur Verfügung gestellt worden. Ein Teil der Fahrzeuge hat diese Anlagen noch nicht, wie die "Wilhelm Kaisen" zum Beispiel. Da sah sich Pinneberg, der Ansprechpartner für uns, nicht in der Lage, uns eine solche Anlage zur Verfügung zu stellen - Sparmaßnahmen.

Abg. Dr. Happach-Kasan: Aber wäre das tatsächlich eine Sache des Kreises Pinneberg, oder wäre das nicht eine Sache des Landes?

Pichlo: Das kann ich nicht beurteilen. Unser Ansprechpartner wäre Pinneberg gewesen. Ich habe da angefragt. Da war zur Zeit überhaupt gar keine Möglichkeit, uns noch so eine Anlage zur Verfügung zu stellen. Das Interesse ist auf beiden Seiten vorhanden, sowie auf den - - bei der DGzRS als auch bei den Behörden, solche Anlagen deckend auf allen Fahrzeugen zu haben. Aber zur Zeit ist das noch nicht der Fall.

Abg. Dr. Happach-Kasan: Gibt es einen technischen Vorteil, wenn man dieses BOS-System benutzt, statt auf UKW-Kanal - welchem Kanal auch immer - sich zu verständigen?

Pichlo: Im Katastrophenfall zum Beispiel ist das ein großer Vorteil, wenn alle beteiligten Fahrzeuge, die vom Katastrophenstab aus - - direkt Kontakt zu dem haben, daß die auf einer Frequenz alle arbeiten können. Im Gegensatz zu allen übrigen Fahrzeugen, die sich da vielleicht auch noch beteiligen, ist es ein Vorteil.

Abg. Dr. Happach-Kasan: Welche finanzielle Größenordnung hätte denn die Ausrüstung des Schiffes mit dem BOS-System?

Pichlo: Kann ich so nicht sagen, aber einige tausend Mark sind das schon.

Abg. Dr. Happach-Kasan: Na gut, es ist ein Unterschied zwischen 1.000 und 100.000.

Pichlo: Nein. Also, ich schätze, so um die 5.000 DM, mit allem Drum und Dran.

Abg. Dr. Happach-Kasan: Danke schön.

Vorsitzender: Herr Benker!

Abg. Benker: Ganz am Anfang hatten Sie gesagt, die Meldung, die um 17:30 Uhr einging, sprach von Hubschraubern, und diverse Schiffe wären am Objekt. Konnten Sie das verifizieren, um wieviel und welche Schiffe es sich da handelt, oder war das einfach so die Meldung?

Pichlo: Negativ. Damit hat MRCC Bremen nur begründet, daß - - warum wir da -

Abg. Benker: Nicht zum Einsatz kommen.

Pichlo: - nicht hinfahren sollten.

Abg. Benker: Okay; gut. - Ich beziehe mich jetzt noch mal auf die letzte Frage von Frau Happach-Kasan. Ist es schon mal vorgekommen, daß Sie praktisch eine Relaisstation gebraucht haben, wenn die Frequenzen eben nicht vorhanden waren, bei einem Havaristen oder bei wem auch immer, daß man praktisch nur eine Verbindung zum Land hatte für Sie und die vom Land wieder die Verbindung zu dem Havaristen - oder wie auch immer - aufgenommen haben? Ist Ihnen ein solcher Fall mal bekannt, daß man praktisch als Netzkontrolle das Land verwendet hat, also in diesem Fall MRCC?

Pichlo: Ja, das kann ab und zu mal vorkommen. Öfter kommt es vor, daß, wenn wir zu weit draußen sind, im Entenschnabel -

Abg. Benker: Wegen der Reichweite.

Pichlo: - wegen der Reichweite -, daß wir dann Probleme kriegen. Aber - -

Abg. Benker: Gut. Nehmen Sie dann eine andere Relaisstation als MRCC?

Pichlo: Alles, was sich bietet in den Frequenzbereichen, die wir haben; andere Fahrzeuge, MS "Europa" zum Beispiel, ein Passagierschiff, wenn der in der Nähe ist, oder ähnliches.

Abg. Benker: Okay. Sind Sie in diesem Fall weisungsbefugt, daß die die Netzkontrolle übernehmen, wenn Sie praktisch außerhalb der Reichweite zum MRCC sind?

Pichlo: Was verstehen Sie unter "Netzkontrolle"?

Abg. Benker: Das heißt zu sagen: "Du übernimmst die Relaisstation", oder: "Gib die Informationen weiter" oder was auch immer.

Pichlo: Nein, das kann ich nicht. Ich kann darum bitten.

Abg. Benker: Gut. Das ist auch in keinen Plänen mit irgendwas festgelegt, sondern das wäre nur eine Bitte, und in der Regel wird ja auf See dem entsprochen?

Pichlo: Ja.

Abg. Benker: Ich habe noch eine Frage, und zwar bei der Meldung um 0:22 Uhr, die Sie im Logbuch irgendwo - oder wo auch immer, in der Sprechfunkkarte - als mitgehört aufgenommen haben, nämlich MRCC "Minden" - - War das so?

Pichlo: Einen Moment.

Abg. Benker: Da ging es um - - wieviel Leute auf dem Schiff waren. Ich habe nur dies Stichwort, wieviel Leute auf der Brücke - - hatten Sie irgendwas notiert.

Pichlo: MRCC an Rettungskreuzer "Minden".

Abg. Benker: Ja.

Pichlo: 0:22 Uhr.

Abg. Benker: Wieviel Leute?

Pichlo: "Keine Rettungsboote mehr auf dem Havaristen. Leute müssen zum Abbergen vielleicht ins Wasser und dann geborgen werden", sagte MRCC an den Rettungskreuzer "Minden".

Abg. Benker: Gut. - Haben Sie das zum Anlaß genommen oder zu irgendeinem anderen Zeitpunkt, um mit dem ZMK in Verbindung zu treten?

Pichlo: Es ist nicht üblich und auch nicht vorgesehen, daß wir als Kreuzer mit dem ZMK in Verbindung treten. Das macht immer MRCC.

Abg. Benker: MRCC direkt?

Pichlo: MRCC macht das.

Abg. Benker: Insofern ist für Sie - ich sage es jetzt mal - der Meldekopf nicht ZMK, sondern MRCC?

Pichlo: Richtig.

Abg. Benker: Danke, das war's.

Vorsitzender: Kapitän Pichlo, ich sehe keine weiteren Fragen. - Doch! Mein Stellvertreter Maurus.

Stellv. Vorsitzender: Ich will noch mal auf Ihre Aussage von vorher zurückkommen. Sie sagten vorher, es wurde über UKW auch geregelt, wer den Vortritt hat. Sie führten dann weiter aus und sagten, "Alex Gordon" sollte den Vortritt haben. - Ist da irgendeine Begründung für diese Zuweisung der Aufgabe deutlich geworden?

Pichlo: Nein. Das war so aus den Gesprächen, die zwischen den Schiffen stattgefunden haben, nicht ohne weiteres zu ersehen. Ich hatte meine Vermutungen. Aber das sind persönliche Vermutungen gewesen.

Stellv. Vorsitzender: Es war ja die "Meerkatze" auch noch mit vor Ort. Sie müßten am 27.10. um 12:30 Uhr ja auch noch anwesend gewesen sein. Da hatte die "Meerkatze" angeboten, eine Schleppverbindung mit aufbauen zu helfen. Ist Ihnen das bekannt?

Pichlo: Das war am 27. Um - -?

Stellv. Vorsitzender: 12:30 Uhr.

Pichlo: Ich kann mich daran nicht erinnern. Kann ich so nicht - - Ich kann mich nicht erinnern.

Stellv. Vorsitzender: Gut. Vielen Dank.

Vorsitzender: Herr Benker!

Abg. Benker: Entschuldigung, daß mir noch eine Frage eingefallen ist, und zwar noch mal: Wenn ein Schiff auf der Fläche auftaucht beim Havaristen, also "on scene" kommt, ist die Meldepflicht bei dem, der praktisch hinzutritt, oder macht das der On-Scene-Leader von sich aus? Gibt es da ein Verfahren? Sie sagten, in der Regel, bei Seenotfällen ist es geregelt. Das wird vom MRCC zugeteilt und zugewiesen, und der hat dann die Operation control durchzuführen. Also, wenn ein zusätzlich Hilfestellung leistendes Schiff dort hinkommt, muß er sich melden, oder wird der Kontakt automatisch von dem eingeteilten OSC aufgenommen?

Pichlo: Das erste am Unfallort erscheinende Schiff, das dafür geeignet ist, On-Scene-Commander zu sein, in erster Linie also die nötigen Kommunikationseinrichtungen hat, wird in der Regel On-Scene-Commander, also vom MRCC als On-Scene-Commander bestellt, bis zu dem Zeitpunkt, wo ein Rettungsmittel erster Klasse, also ein Rettungskreuzer oder ein geeigneteres Fahrzeug erscheint, was dann diese Arbeit übernimmt. Der On-Scene-Commander vor Ort, der bestellt worden ist, der kümmert sich auch um die Fahrzeuge, die sich bei ihm melden, die in der Umgebung sind und die an der Rettungsaktion teilnehmen wollen; die melden sich beim On-Scene-Commander beziehungsweise, wenn sie die nötigen Verbindungen haben, auch beim MRCC, aber in der Regel beim On-Scene-Commander.

Vorsitzender: Herr Pichlo, Sie sehen, unser Fragebedarf an Sie ist erschöpft. Ich bedanke mich, daß Sie die Reise nach Kiel gemacht haben, und wünsche Ihnen noch eine gute Rückkehr. Schönen Dank, daß Sie vor dem Ausschuß ausgesagt haben.

Pichlo: Bitte schön; habe ich gern gemacht.

Vorsitzender: Mir ist soeben mitgeteilt worden, daß die für 15:30 Uhr vorgesehene Auskunftsperson, Herr Wibel, bereits im Hause ist. Ich schlage vor, daß wir dann mit der Einvernahme von Herrn Wibel die öffentliche Sitzung fortsetzen. Ich bitte den Ausschuß, anschließend zur internen Sitzung noch vollständig hierzubleiben.

Vernehmung der Auskunftsperson Carsten-Söhnke Wibel

Vorsitzender: Herr Wibel, wir begrüßen Sie - nicht als alten Bekannten, aber Sie waren schon mal hier im Hause. Kann ich davon ausgehen, daß meine Belehrung aus der ersten Einvernahme ausreichend ist, oder möchten Sie meine Stimme noch mal hören? Verzichten Sie darauf?

Wibel: Ich höre Sie gern. Aber ich denke mal, ich habe mir das beim letzten Mal gemerkt.

(Heiterkeit)

Vorsitzender: Ich bedanke mich. - Dann können wir insofern auch gleich in das Beweisthema, das Ihnen mit der Ladung übersandt worden ist, eintreten. Es sind hier im Rahmen der Ausschußmitgliedschaft noch weitere Fragen aufgetreten. Insofern brauchten wir Sie heute noch einmal, und Sie mußten von Bremen nochmals die Reise nach Kiel antreten. Herr Wibel, ich gebe dann gleich zur Befragung an meinen Stellvertreter, Herrn Maurus, ab.

Stellv. Vorsitzender: Herr Wibel, Sie waren so freundlich, uns Ihre Chronologie mit zu übersenden, haben dort auch hineingeschrieben, daß alle Angaben nach bestem Wissen, aber ohne Gewähr seien. Wir würden gern von Ihnen zu den einzelnen Positionen noch einmal erfahren, woher Sie diese Kenntnis haben.

Wibel: Gut. Wenn Sie mir folgendes dabei zugestehen: Das erste ist: Ich möchte auf den einleitenden Passus kurz eingehen. Wir haben da geschrieben, daß diese dokumentierten Daten im wesentlichen auf Pressemitteilungen und persönlichen Informationen beruhen. Das ist also - - Der Ausdruck "Pressemeldungen" ist eigentlich etwas aus den ersten Tagen dieser Chronologie, die ja von uns kontinuierlich weitergeschrieben worden ist, immer weiter verfeinert, verästelt wurde. Persönliche Informationen sind Informationen von zum Beispiel Beteiligten in Form von persönlichen Gesprächen, unter anderem auch im Zusammenhang mit dem Arbeitskreis "Unfallmanagement" des Deutschen Nautischen Vereins, wo wir dran mitgewirkt haben.

Die Frage ist, ob wir jetzt jeden Punkt einzeln nacheinander durchkauen sollen, um zu sagen: Das ist von dort, oder das ist von dort. - Wenn das Ihre gewünschte Vorgehensweise ist, dann habe ich ein kleines Problem, weil zum Teil diese Informationen von zwei, drei verschiedenen Informanten - ich nenne es einmal so - kommen.

Was ich dazu zu sagen habe, ist außerdem noch, daß diese Daten, die wir hier zum Beispiel vom DNV reingeschrieben haben oder die uns dort mitgeteilt wurden, im Arbeitskreis unbestritten gewesen sind. Insofern sind das also Daten und Fakten und Zeitpunkte, die auch von Menschen, die direkt daran beteiligt gewesen sind, nicht, in keinster Weise abgestritten wurden. Insofern haben wir auch bis jetzt - das möchte ich eindeutig zu Protokoll geben - - Wir haben - - Bis jetzt sind wir von keiner Seite angesprochen worden dahin gehend, daß unsere Chronologie falsch ist. Insofern gehen wir davon aus, daß die Zahlen, die Zeiten, die hier drinstehen, eindeutig stimmen.

Stellv. Vorsitzender: Herr Wibel, wenn wir die Chronologie verwenden wollen, dann müssen wir die Quellen verifizieren können. Von daher wäre ich Ihnen schon dankbar, wenn Sie uns so konkret wie möglich zumindest dort mitteilen könnten, wo persönliche Übermittlungen stattgefunden haben, von wem diese Informationen dann kommen.

Wibel: Richtig. Als Quelle für den Teil "Ruby XL" eindeutig der Zeitbericht des Hochseeschleppers "Oceanic". Also, die ganzen Daten, die hier drinstehen, sind im Zusammenhang mit dem Zeitprotokoll der "Oceanic" reingekommen.

Dann die Frage - - Gut, Wetterdienst und ähnliches mehr, das sind die ganz normalen Informationen, die der Deutsche Wetterdienst herausgibt.

Die Frage im Zusammenhang mit den dänischen Meldungen sind Informationen, die Ihnen eigentlich auch vorliegen müßten, denke ich mal, nämlich Zeitangaben von den dänischen Behörden in deren Protokoll.

Stellv. Vorsitzender: Können Sie das noch präzisieren, welchen dänischen Behörden?

Wibel: Die Abkürzung lautet meines Wissens SITREP. Wenn ich das richtig im Hinterkopf habe, ist das im Prinzip das dänische Gegenstück zu unserem MRCC beziehungsweise zu unserem Flottenkommando. Das sind eigentlich im wesentlichen die Zeiten, die hier vom 25. und am 26. aufgeführt werden.

Das geht weiter bis dahin - - 27., denke ich mal, die entsprechenden Informationen, wo wir die herhaben, ist auch deutlich.

Die anderen Zeiten haben wir aus den Gesprächen innerhalb des Arbeitskreises "Unfallmanagement" des DNV, an dem sowohl Vertreter des MRCC, sprich: der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger, als auch des Zentralen Meldekopfes der Wasser- und Schiffahrtsdirektion Nord in Kiel teilgenommen haben. Da jetzt im einzelnen aufzudröseln, von wem welche Zeit genau benannt worden ist, da bin ich im Augenblick - sage ich ganz ehrlich - etwas überfordert. Ich hoffe, es ist Ihnen - -

Stellv. Vorsitzender: Es ist ja für uns ein bißchen problematisch. Wenn Sie so grob zuordnen - - Zum Teil kann man das nachvollziehen; zum anderen Teil ist es natürlich schon erforderlich zu wissen: Von wem kommt jetzt die Information konkret? - Also, ich bitte Sie, soweit wie möglich zu präzisieren.

Wibel: Richtig. Also, die Zeiten im Zusammenhang mit MRCC Bremen sind Zeitangaben, die meines Wissens vom MRCC selbst gekommen sind, von Herrn Fox, dem Leiter des MRCC, beziehungsweise Zeiten, die von Herrn Fox selbst bestätigt worden sind. Insofern gehe ich davon aus, daß das die Zeiten sind, die dort tatsächlich stimmen.

Die Zeiten, die hier stehen im Zusammenhang mit "Pallas", sind Zeiten, die auch sowohl von seiten des ZMK, des Zentralen Meldekopfes, als auch von seiten der Bugsier-Reederei als auch von seiten des MRCC gesagt worden sind und dann so zur Kenntnis genommen wurden und von uns dann nur chronologisch aufbereitet wurden.

Die Zeiten nach dem - - oder andersherum: Die Angaben nach dem 4. beziehungsweise dann nach dem 8. kommen zum Teil aus Pressemeldungen, zum Teil von Wijsmuller, die gesagt haben: Wir haben dann und dann den Auftrag bekommen beziehungsweise haben dann und dann mit der Brandbekämpfung

begonnen.

Die Zahl - - Der Zeitpunkt 18.11.98 mit dem "Föhrer Bergungskonzept wurde vorgestellt" ist etwas, was wir aus der Presse erfahren haben.

Die Zeit 23.11.98, "'Barbara' erreicht 'Pallas'", ist ebenfalls eine Meldung, die wir der Presse entnommen haben, sowie auch die Meldung "'Pallas': Feuer aus" sowohl aus Pressemitteilungen des Umweltministeriums Schleswig-Holsteins als auch aus Informationen aus der Presse.

Stellv. Vorsitzender: Ich bin immer noch nicht ganz zufrieden. Ich frage jetzt einige Positionen mal konkret nach. 25.10., 21:49 Uhr: "RCC: Meldung Svitzer, daß Ankerziehschlepper 'Havila Champion' ... bei Bedarf zur Verfügung steht. Schiff wartet in Esbjerg..."

Wibel: Stopp! Kann ich gleich sagen: SITREP, Dänemark, wobei ich korrigieren muß: In Klammern "Bugsier 17" muß ersetzt werden durch "Bugsier 19".

Stellv. Vorsitzender: Gibt es eigentlich irgendwelche Erkenntnisse, weshalb die nie zum Einsatz kamen?

Wibel: Aufgrund unserer Informationen hätte "Havila Champion" nur zur Verfügung gestanden, wenn sie angefordert worden wäre durch die dänischen Behörden oder durch andere Behörden, weil "Havila Champion" verchartert war für eine Bohrinselverschleppung. Warum diese Anforderung nicht erfolgt ist, entzieht sich meiner Kenntnis.

Ich hätte aber, um das auch noch mal kurz auszuweiten, bei der Frage, welchen von beiden man nimmt, "Havila Champion" oder "Bugsier 19", aufgrund der - sage ich mal - Revier - - Aufgrund der Revierzustände hätte ich wohl den "Havila Champion" in dem Falle vorgezogen, weil er dadurch, daß er das Vorschiff relativ groß hat, dem Achterschiff entsprechend Schutz bietet - - den vorgezogen gegenüber der "Bugsier 19" als Seeassistenzschlepper, der nicht in dem Maße dem Achterschiff Schutz bietet wie "Havila Champion" .

Stellv. Vorsitzender: Können Sie uns noch mal sagen, welchen Pfahlzug die "Bugsier 19" hat?

Wibel: Roughly 50 t.

Stellv. Vorsitzender: Noch mal zum 25.10., 19:20 Uhr. Da ist eine Meldung von der Schlepp-Reederei Svitzer: "No ships in the area". Können Sie dazu was sagen? Das widerspricht sich ja.

Wibel: Nein, das widerspricht sich nicht unbedingt. Das war nach unseren Kenntnissen - diese Meldung ist gekennzeichnet mit "RCC", also kommt sie wiederum von den dänischen Behörden -, danach hat die Schlepp-Reederei Svitzer selbst - - "no ships in this area", während die anderen beiden Fahrzeuge, "Havila Champion" und "Bugsier 19", eben keine Schiffe von Svitzer selbst sind.

Stellv. Vorsitzender: 21:49 Uhr hat Svitzer das doch offenbar gemeldet.

Wibel: Sie haben dann gemeldet - - Oder andersrum: Sie haben dann ja um 20:52 Uhr den dänischen Behörden mitgeteilt, daß sie weiter sehen nach anderen als eigenen Kapazitäten, und haben dann um 21:49 Uhr die Meldung gegeben, daß es Schiffe gibt. Insofern schließt das eine das andere nicht aus. Sie haben gesagt: "Wir haben keine eigenen Kapazitäten", haben angeboten: "Wir gucken auf dem Markt, wo andere Kapazitäten sind", und haben dann um 21:49 Uhr gesagt: "Diese Kapazitäten stehen im Hafen von Esbjerg" zur Verfügung, wobei sie meines Wissens auch - zumindest ist das aus dem SITREP-Protokoll zu erkennen - sogar die Telefonnummer des Eigners in England mit angegeben haben, in Großbritannien, wo man hätte anrufen können, um solche Sachen zu klären: Wie kommen wir an dieses Schiff ran? Wie kriegen wir darauf Zugriff?

Stellv. Vorsitzender: Haben Sie dieses SITREP-Protokoll?

Wibel: Nicht bei mir.

Stellv. Vorsitzender: Können Sie uns das bitte noch mal zuleiten?

Wibel: Ich werde es versuchen. Die Qualität ist sehr schlecht. Aber ich denke mal, Sie können das ja ohne weiteres auch von den dänischen Behörden selbst beziehungsweise vom ZMK kriegen; gehe ich mal davon aus, daß Sie da die Möglichkeit haben.

Stellv. Vorsitzender: Die Möglichkeiten sind schon da. Nur, es ist etwas sehr umständlich, auf dem diplomatischen Wege hier an Unterlagen heranzukommen. Von daher möchte ich meine Bitte noch mal wiederholen. Wenn es Ihnen möglich wäre, wären wir Ihnen dankbar, wenn Sie es uns zuleiten könnten.

Wibel: Gut. Dann möchte ich aber trotzdem zu Protokoll geben, daß es schwierig ist, auf diplomatischem Wege an diese Informationen ranzukommen, die beim ZMK ebenfalls vorliegen müßten.

Stellv. Vorsitzender: Aha; sehr schön. Vielen Dank für den Hinweis.

Wibel: Sie liegen - - Sie müssen dort vorliegen, weil - - Ich denke mal, ZMK ist ja am - lassen Sie mich nicht lügen - - informiert worden von den dänischen Behörden. Ich denke mal, daß diese Protokolle sowohl beim ZMK als auch beim MRCC in Bremen und bei anderen deutschen Stellen vorliegen müßten. Wir können Ihnen das gern zugänglich machen, aber mit der Einschränkung, daß es schlecht lesbar ist. Deswegen hatten wir auch das Problem mit "Bugsier 17/19".

Stellv. Vorsitzender: Wir sind Ihnen für den Hinweis dankbar.

Vorsitzender: Herr Benker!

Abg. Benker: Bei dem Ablauf vom 26.10. erhält ZMK um 0:28 Uhr eine Meldung, und zwar: SRK "Minden" zum Abbergen der "Pallas"-Besatzung unterwegs.

Wibel: Richtig.

Abg. Benker: Es ist verwunderlich, daß um 6:37 Uhr erst eine Fortsetzung von Maßnahmen erfolgt, nämlich mit dem Lagebericht, über den wir jetzt gerade von den Dänen sprechen. Das ist vermutlich der noch mal vom Inhalt; denn da kommt: "Lagebericht an ZMK". In dieser Zwischenzeit, von 0:28 Uhr bis 6:37 Uhr, taucht keine Meldung von ZMK auf. Konnten Sie keine weitere finden?

Wibel: Wir haben keine andere. Wir haben keine weitere Meldung an ZMK, wobei es schon recht schwierig gewesen ist, überhaupt den Zeitpunkt 0:28 Uhr festzuklopfen, weil nach unserer Kenntnis das ZMK sich darauf berufen hat, daß sie um 6:37 Uhr erstmalig offiziell informiert worden sind beziehungsweise um 7:15 Uhr offiziell informiert worden sind. Die Aussage, 0:28 Uhr: "DGzRS" - sprich: MRCC Bremen - "meldet ZMK", ist eindeutig die Aussage des Leiters des MRCC. Nur dadurch, daß er eindeutig gesagt hat: "Ihr habt von uns nachweisbar diese Informationen bekommen", hat denn das ZMK auch bestätigt: Ja, wir haben diese Informationen bekommen. - Aber es war halt keine offizielle Information, sondern eine - ich sage mal - ganz übliche - ohne daß ich jemanden da in die Pflicht nehmen möchte - kollegiale Information: Wir machen jetzt das und das.

Abg. Benker: Aber auch bei einer Kollegialinformation - ich will den Begriff gerne aufgreifen, der mich in eine völlig neue Situation bringt, nämlich - - Davor war die letzte Meldung ZMK "Feuer gelöscht", und damit war der Fall ja für ZMK unter Umständen erledigt, und dann um Mitternacht, sprich: 0:28 Uhr, kommt eine Meldung, daß die Besatzung von dem angeblich gelöschten und alles in Ordnung befindlichen Schiff abgeborgen werden soll. Da müssen doch alle Glocken läuten, auch wenn es nur eine kollegiale Information ist.

Wibel: Ich meine, die Glocken hätten spätestens um 22:54 Uhr läuten müssen, -

Abg. Benker: Das ist auch richtig.

Wibel: - in dem Augenblick, wo "Pallas" bereits "Mayday" abgibt, weil sogar die Decksladung in Brand geraten ist.

Abg. Benker: Da frage ich dann natürlich, ob "Mayday" auch vom ZMK aufgefaßt worden ist.

Wibel: Die Frage kann ich Ihnen nicht beantworten.

Abg. Benker: Gut. Aber Sie haben das eben mit Ihrer Aussage unterstellt.

Wibel: Wenn man sich - - Wenn man folgendes dabei im Hinterkopf behält, daß ja schließlich nach meinem Kenntnisstand die Revierzentralen nicht nur auf ihr Radargerät sehen, sondern auch den Kanal 16 und andere mitscannen - sage ich mal dazu -, dann gehe ich davon aus, daß auch diese Mayday-Meldung von "Pallas" aufgenommen worden sein muß. Wenn sie es nicht können - - Ich gehe davon aus. Wenn sie es nicht können, was ich jetzt gerade von hinten höre, dann verstehe ich das nicht ganz.

Vorsitzender: Was hören Sie von hinten?

Wibel: Sie können den UKW-Kanal 16 anscheinend nicht mithören, in diesem Bereich auf jeden Fall. Aber das würde mich doch etwas verwundern, muß ich sagen.

Abg. Benker: Ich bleibe da noch mal dran, weil das ja eine Lücke ist, die Sie verifiziert haben und nur durch eine - ich sage mal - verstärkte Nachfrage zur Bestätigung gebracht haben.

Wibel: Richtig.

Abg. Benker: Ich komme noch mal darauf zurück: Wenn das ein Zentraler Meldekopf ist - dabei ist es mir völlig unwichtig, ob das nun ein SAR-Einsatz oder ein Bergeeinsatz oder was auch immer ist -, dann müßte der Zentrale Meldekopf auch eine Mayday-Meldung bekommen, weil ja alles daraus resultieren kann, was an Maßnahmen durch das ZMK dann letztlich zu veranlassen ist. Wie ist es sichergestellt, wenn schon nicht mitgescannt, daß eine Mehrfach - - ich sage mal: - eine Absicherung, so wie bei jedem Sicherheitssystem, daß eine solche Meldung auf jeden Fall das ZMK erreicht?

Wibel: Die Frage ist gut. Aber ich kann mich da leider nicht zu äußern, weil ich nicht weiß, wie es innerhalb des ZMK bestellt ist. Was für unseren Teil, für meinen Teil wichtig wäre bei einem solchen Zentralen Meldekopf, ist, daß er ständig sämtliche Informationen, und zwar ungefiltert, erhält, um sich selbst ohne Überlegungen: "Was mache ich jetzt damit?" oder ähnliches über die aktuelle Lage in seinem Zuständigkeitsbereich zu informieren, um dann auch entsprechend der eigenen Erkenntnisse entsprechende Maßnahmen einzuleiten, ohne daß vorher irgend jemand anderes, abhängig von der Tagesform, ihm die Information auf den Schreibtisch gelegt hat. Das, muß ich sagen, erwarte ich eigentlich auch von einem solchen Zentralen Meldekopf. Auch wenn sie es nicht können, dann muß man sich fragen: Welche Funktion hat ein solcher Zentraler Meldekopf, wenn er eigentlich erst dann reagieren kann, wenn er von anderen die Informationen zufällig auf den Tisch bekommt. Ein Beispiel dafür ist meiner Meinung nach ja der Vorfall "Elgodabia", wo der Zentrale Meldekopf bis heute nicht weiß - ich sage mal übertrieben: bis heute nicht weiß -, daß dort ein 130.000-t-Tanker mehrmals Maschinenausfälle in der Deutschen Bucht gehabt hat im Herbst letzten Jahres.

Abg. Benker: Ist es vorgekommen, daß - ZMK ist ja nur eine Relaisstation als Meldekopf, und das Wasser- und Schiffahrtsamt trifft die behördlichen Maßnahmen -, wenn die keine eigenen Einsatzkräfte haben, auch über MRCC dann eine Anforderung - - daß man sagt: "Seenotkreuzer sollte da mal hin, weil ich nichts anderes zum Einsatz habe"? Ist die Rückforderung an Sie - nein, nicht an Sie; das ist falsch -, an MRCC, ist das schon mal vorgekommen?

Wibel: Tut mir leid. Ich bin Mitarbeiter der GAUSS und nicht des Zentralen Meldekopfes.

Abg. Benker: Das weiß ich. Aber da Sie alles zusammengetragen haben, nämlich von allen Stellen - deshalb war ja die Frage vorhin, wo die Quellen sind -, wäre meine Frage eben in der Richtung, ob Sie darüber etwas wissen. Wenn Sie das nicht wissen, ist das in Ordnung.

Wibel: In dem Zusammenhang nicht, nein.

Abg. Benker: Gut. - Danke.

Vorsitzender: Frau Happach-Kasan!

Abg. Dr. Happach-Kasan: Ich habe eigentlich nur eine Frage, und zwar es ist schon gestreift worden von Herrn Benker. Um 6:37 Uhr: "Feuer scheint erloschen", und sechs Stunden oder sieben Stunden vorher hieß es: "Das Schiff in hellen Flammen." - Mir ist von einem Kapitän hier vorher gesagt worden, wenn Holz überhaupt erst mal so anfängt zu brennen, dann ist - - selbst wenn man da Wasser draufgießt, daß es verdampft, brennt dieses weiter. Insofern: Woher kommt die Meldung "Feuer scheint erloschen"? Ist das überhaupt realistisch gewesen? Durfte man diese Meldung ernst nehmen?

Wibel: Die Meldung "Feuer scheint erloschen" kommt aus diesem SITREP-Bericht, aus diesem dänischen Bericht.

Abg. Dr. Happach-Kasan: Könnte es sein, daß es diese Meldung "Feuer scheint erloschen" gegeben hat, um das Abfahren der "Nordsøen" zu begründen?

Wibel: Es tut mir leid, da kann ich nichts zu sagen. In dem Zusammenhang stellt sich mir natürlich die Frage, welcher andere Havarist Hilfe von der "Nordsøen" benötigt hat - ad 1. Die zweite Frage, die sich mir stellt, ist: Die "Nordsøen" ist nach meinem Informationsstand kein Fahrzeug ähnlich wie unsere Mehrzweckschiffe, sondern eigentlich mehr etwas - - ich sage mal: so ähnlich wie die "Meerkatze", als Fischereischutzboot, hat also keinerlei Möglichkeiten - soweit ich das weiß -, irgendwelche Ölauffanggeräte an Bord oder Schleppeinrichtungen oder ähnliches mehr.

Abg. Dr. Happach-Kasan: Da ja dennoch die "Mellum" und die "Neuwerk" mit ihren Möglichkeiten zur Feuerlöschung beordert worden sind, ist wohl davon auszugehen, daß der Hinweis von Dänemark, "Feuer scheint erloschen", auch auf Skepsis getroffen ist?

Wibel: Ich weiß nicht, ob es auf Skepsis getroffen ist. Ich denke mal, insbesondere deswegen, weil die Strandung der "Pallas" gegen Mittag auf Sylt vermutet wurde, denke ich mal, daß es nicht um die Brandbekämpfung, sondern um die Frage An-den-Haken-Hängen, An-den-Haken-Nehmen gegangen ist.

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

Vorsitzender: Ich frage den Ausschuß, ob weitere Fragen vorliegen. - Frau Franzen!

Abg. Franzen: Ich will noch mal nachfragen. Diese Lücke, die es gibt, wo Funkstille war, 0:28 Uhr bis 6:37 Uhr, spielt in Vernehmungen mit Feuerwehren eine große Rolle. Ich habe eben so eine relativ leidenschaftslose Mitteilung gesehen bei Ihnen, daß Sie sagen: "0:28 Uhr, das war vielleicht eine kollegiale Nachricht", daß da bei Ihnen keine große Verwunderung auftaucht, wenn bis 6:37 Uhr nichts passiert. Ich frage einfach mal: Sollen wir daraus schließen als Untersuchungsausschuß, daß, wenn nicht auf dem Dienstweg die Mitteilung ergeht, auch automatisch nichts passieren muß?

Wibel: Sie bringen mich da in die Situation, daß ich ja hier keine Mutmaßungen von mir geben soll. Wenn Sie sie trotzdem aus mir rauskitzeln möchten, sage ich mal - -

Vorsitzender: Nein, nein. Sie können ja eine eigene Meinung äußern, Herr Wibel. Aber alles andere sollten Sie da nicht tun.

Wibel: Ich habe eine eigene Meinung dazu, daß ich über dieses Zeitloch doch sehr verwundert bin. Für

mich ist es insbesondere deswegen verwunderlich, als daß man eigentlich schon zu dem Zeitpunkt 22:54 Uhr dafür hätte sorgen können, daß die entsprechenden Einsatzkräfte bereits in Marsch gesetzt werden oder - andersrum - daß die Einsatzkräfte sich schon mal vorbereiten auf einen entsprechenden Einsatz.

Eine weitere persönliche Einschätzung ist, daß ich mich wundere, daß man eigentlich manchmal den Eindruck hat, daß die Aktionen von seiten des ZMK oftmals im Zusammenhang mit den entsprechenden Pausenzeiten zu sehen sind, daß, wenn zum Beispiel um 11:10 Uhr die Anfrage kommt nach der Manngestellung für Einsatzcrew "Pallas", dann später erst danach gefragt wird: "Wie kriege ich die Leute überhaupt per Hubschrauber rüber?" und ähnliches mehr. Es ist doch recht verwunderlich, daß man nicht bereits am 26.10. - - In meinen Augen ist es recht verwunderlich, daß man nicht bereits am 26.10. entsprechend Leute rangeführt hat, die ja zur Verfügung gestanden hätten. Ich denke mal, es ist ein Unterschied, ob Sie jemanden fragen, ob er Ihnen mal eben sechs Leute zur Verfügung stellen kann, damit er die Arbeit macht, und der andere sagt: "Tut mir leid; für mich sind die rechtlichen Gegebenheiten gar nicht geklärt, unter denen die Leute dort arbeiten sollen", und auf der anderen Seite man aber nicht sagt: "Hör mal zu, wir möchten dich gerne hier sofort dabeihaben, damit wir auf deinen Sachverstand zurückgreifen können". Das finde ich doch etwas verwunderlich.

Vorsitzender: Schönen Dank, Herr Wibel. - Ach so, der Kollege Hentschel hat dann doch auch noch Fragen. Sie haben das Wort.

Abg. Hentschel: Danke schön. - Es gibt ein Sicherheitskonzept für die Deutsche Bucht, Herr Wibel. Welche Schwachstellen sehen Sie bei diesem Sicherheitskonzept?

Wibel: Welche Schwachstellen sehe ich bei dem Sicherheitskonzept?

Vorsitzender: Die Frage ist, ob es mit dem Beweisthema, wozu die Auskunftsperson Wibel geladen ist, in Zusammenhang steht, Herr Kollege Hentschel.

Abg. Hentschel: Ich denke, Herr Wibel ist Experte gerade auf diesem Gebiet. Das Sicherheitskonzept ist ja die Grundlage für den Einsatz der "Pallas".

Vorsitzender: Wollen Sie etwas dazu sagen? Sie brauchen es nicht.

Wibel: Dazu kann ich, wenn Sie mir zugestehen, daß ich das so ein bißchen aus der la main heraus mache, sehr wohl was sagen, weil, ich denke mal, wenn da solche Fragen kommen - - dann muß ich nicht noch mal kommen. Das ist, denke ich mal, das einfachste.

Vorsitzender: Es wird hier geäußert, daß das nicht zum Beweisthema gehöre, und deshalb verzichten wir auf die Beantwortung der Frage des Kollegen Hentschel.

Abg. Hentschel: Kann das irgendwie begründet werden, wieso das nicht zum Beweisthema gehört, das Sicherheitskonzept der Deutschen Bucht?

Vorsitzender: Wir haben ein klares Ladungsthema angegeben im Anschreiben der Auskunftsperson Wibel. Da ist das leider nicht mit umfaßt, Herr Kollege Hentschel.

Abg. Hentschel: Moment. Aber - -

Vorsitzender: Sie können das ja vielleicht so umformulieren, welche Folgerungen aus der "Pallas" für das Sicherheitskonzept gezogen werden können. Dann wäre es schon angenäherter.

Abg. Hentschel: Ich danke für den Hinweis und frage dementsprechend.

Wibel: Gut. - Dann muß ich mal eben sehen, ob ich Ihnen zur Verdeutlichung - - Ich habe meine ganzen Folien alle mitgebracht. Ich habe nämlich zu diesem Thema vor längerer Zeit mal - ich meine, das war

vor dem Niedersächsischen Landtag, vor dem Ausschuß Schiffahrt und Häfen - einen Vortrag gehalten. Wenn Sie mir eben die Minute gönnen, um zu gucken, ob ich diese - - Wir hatten nämlich damals uns darüber ausgelassen, dazu Stellung bezogen, über die Schwachstellen.

(Abg. Schlie: Soll das jetzt eine Wertung werden? Die Wertung macht doch der Ausschuß!)

Vorsitzender: Augenblick! - Herr Wibel, ich schlage vor, damit wir nicht zu sehr in die Zeitverzögerung kommen, -

Wibel: Haben wir schon da.

Vorsitzender: - Sie stellen das dem Ausschuß noch mal schriftlich zur Verfügung.

Wibel: Bitte?

Vorsitzender: Ich sage, Sie stellen das dem Ausschuß noch mal schriftlich zur Verfügung, wie Sie die Auffassung haben.

Abg. Hentschel: Also, mich interessiert schon, welche Schwachstellen Herr Wibel als Experte beim Sicherheitskonzept für die Deutsche Bucht aufgrund der Erfahrungen der "Pallas" sieht.

(Abg. Schlie: Das ist eine Bewertung, und eine Bewertung nimmt der Ausschuß vor!)

Vorsitzender: Nein, ich gehe mal davon aus, Herr Wibel wird Folgerungen ziehen und dieses noch nicht wertend vornehmen, sondern nur seine normale objektive Darstellung - - Sie haben das Wort.

Wibel: Jetzt müßte ich mal wieder an diesen Overhead-Projektor. - Das ist eine Folie, die vom Winter 1995 stammt, eine These, die ich damals aufgestellt habe, durch die "Pallas", ohne daß ich es bewerten möchte, bestätigt wurde, daß wir nämlich in der Deutschen Bucht im Bereich "Beobachten durch die Wasserschutzpolizei" und durch die "Radarüberwachung Deutsche Bucht" sehr gut gerüstet sind, dazu durch Lotsen und Revierzentralen sehr gute Möglichkeiten haben, den Schiffsverkehr zu beraten, in bezug auf Menschen-Retten und Begrenzung des Schadens mit Hilfe der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger und der Mehrzweckschiffe des Bundes auch hervorragende Möglichkeiten haben und in bezug auf das Beseitigen der Folgen in Form der Mehrzweckschiffe und der Ölbekämpfungsschiffe der WSDs auch entsprechend.

Die Schwachstelle zeigt sich nach unserer Meinung - bestätigt durch die "Pallas" - in der Frage "Verhindern eines solchen Unfalls", das heißt also des aktiven Eingreifens, wenn das ganze aus dem Ruder läuft. Das ist der Punkt - das war, denke ich mal, auch Ihre Frage -, daß sich durch die "Pallas" in unseren Augen wiederum bestätigt hat, daß in der Frage "Verhindern" bisher die Konzepte noch nicht ausreichen. Ich sage das einmal ganz salopp: Alles das, was nicht auf Strand geht, müssen Sie dann nicht mühsam wieder runterkratzen. Bis jetzt war der Schwach - - die Konzentration dieser Konzepte in unseren Augen eindeutig auf die Nachsorge ausgerichtet und nicht auf die eigentliche Vorsorge.

Das ist in unseren Augen ein Schwachpunkt dieses Sicherheitskonzeptes gewesen. Wir gehen davon aus, daß man jetzt dieses Thema auch thematisiert, auch gerade in Ihrem Ausschuß: Welche Möglichkeiten hätte es gegeben, das zu verhindern? Wo hat man diese Möglichkeiten nicht genutzt? Was muß man in Zukunft machen, um die Möglichkeiten zu verbessern?

War das sachverständig genug, ohne persönliche Einschätzung?

Vorsitzender: Doch, ja. Sie haben uns einen ersten Einstieg ermöglicht, Herr Wibel. Schönen Dank.

Weitere Fragen an die Auskunftsperson Wibel? - Herr Hentschel!

Abg. Hentschel: Erklären Sie uns doch bitte einmal den Unterschied zwischen einem Mehrzweckschiff und einem Hochseeschlepper. Wie sind die unterschiedlichen Einsatzmöglichkeiten?

Wibel: Ich denke mal, das knüpft an an die Frage Verhindern. Ich denke mal, das einfachste ist - - Auch das mache ich mal eben mit einer Folie. - Ist das so einigermaßen zu erkennen?

(Zurufe: Ja!)

- Ja. - Ich warte eben auf Herrn Hentschel; das war ja schließlich seine Frage. - Das ist auch eine Frage, die im Zusammenhang mit meiner letzten Ladung zu tun hat, nämlich die Frage: technische Voraussetzungen.

Wenn wir uns die drei verschiedenen Schiffstypen begucken, die zur Verfügung stehen, ganz grob gesagt, für das Eingreifen bei einer Havarie, bei einem Unfall, haben wir einmal Hafenschlepper, die uns zur Verfügung stehen, wir haben Mehrzweckschiffe, und wir haben Hochseeschlepper. Ich habe hier mal aufgeführt - - wobei man das ergänzen müßte jetzt um "25 bis 50 t", weil das die Größenordnung ist von Hafen- und Seeassistenzschleppern, die wir zur Zeit hier an der Küste haben.

Dahinter - das wäre jetzt also die Leistung, die im Schleppversuch selbst gemessen wird. Hier hinten habe ich die tatsächlich zur Verfügung stehende Leistung bei Seegang, wobei - - Ich sage mal: Man kann es jetzt nicht unbedingt auf die Windstärke genau sagen. Aber das wäre ungefähr die tatsächliche Leistung bei Windstärken und Seegang über sieben. Das heißt also, ein 50-t-Schlepper bringt dann effektiv noch roughly 15 t.

(Abg. Benker: Aber das liegt doch am Antrieb!)

- Bitte?

(Abg. Benker: Das liegt doch auch am Antrieb!)

- Ja, das hat was mit dem Antrieb zu tun.

(Abg. Benker: Das hat doch was mit Voith-Schneider zu tun!)

- Nein, das hat nicht nur was - - Das ist jetzt für Sie Voith-Schneider. Das kann genausogut Schottel sein. Das ist unabhängig davon. Es hat was damit zu tun, welches Eigengewicht das Schiff hat. Dazu komme ich jetzt gleich noch, weil ich eigentlich ganz gern den Unterschied - damit kommen wir auch zum Hafenschlepper - zwischen dem Mehrzweckschiff und dem originären Hochseeschlepper herausarbeiten möchte.

Sie haben ein Mehrzweckschiff in der Größenordnung 80 bis 120 t Pfahlzug. Das hat bei Windstärken über sieben eine effektive Leistung in der Größenordnung 50 % der gemessenen, während ein Hochseeschlepper in der Größenordnung 100 bis 200 t Pfahlzug immer noch eine Effektivität von 80 % hat. Woran liegt das?

Das liegt daran, daß die Bauweisen von Hochseeschlepper und Mehrzweckschiff völlig unterschiedlich sind. - Ich bitte Sie, im Zusammenhang mit der Frage, die mir gestellt worden ist, nur den unteren Bereich zu betrachten, nämlich die Frage: Wie kommt es überhaupt zu diesem Verlust oder dieser Einschränkung des - nennen wir es mal - Wirkungsgrades von 50 %? Das liegt einmal daran, daß ich einen - im Verhältnis zu dem anderen Schiff - geringen Tiefgang habe. Das ist dasselbe Problem wie mit dem Hafen- oder Seeassistenzschlepper. Ich habe einen geringen Tiefgang. Ich habe eine geringe Verdrängung, und ich habe eine - im Verhältnis zur Schiffsgröße - normale Maschinenleistung. Dadurch komme ich auf einen Faustwert von etwa zwei zu eins. Das heißt, wenn ich 2 t Pfahlzug habe, kann ich dort ab Windstärke sieben nur noch mit 1 t Pfahlzug tatsächlich nachher rechnen.

Der Unterschied zum Hochseeschlepper liegt darin - ich lege die mal nebeneinander; kann man das so

einigermaßen erkennen? -, daß der Hochseeschlepper einen erheblich höheren Tiefgang hat, im Verhältnis zur Schiffsgröße eine hohe Maschinenleistung und eine hohe Verdrängung. Das Beispiel mit den 80 %, da nehme ich ganz gern ein griffiges Beispiel im Zusammenhang mit einem Jaguar und einem Lkw. Ich hoffe, ich ermüde Sie damit nicht.

Wenn Sie sich vorstellen, Sie haben einen Lkw, der an der Autobahn liegenbleibt, und Sie kommen mit einem 200-PS-Jaguar an und sagen: "Hör mal zu, ich helfe dir jetzt mal ein bißchen und nehme den Jaguar und spanne den davor", dann wird der seine 200 PS losjubeln lassen, aber er kriegt sie nicht auf den Boden; die Reifen drehen durch. Wenn Sie aber eine Zugmaschine haben, eine schwere, mit 150, 200 PS, und spannen die davor, dann haben Sie durch das Eigengewicht - - Durch die große Verdrängung kriegen Sie tatsächlich auch diese Leistung auf die Fahrbahn und ziehen damit das andere Fahrzeug weg.

Wenn Sie zum Beispiel Bilder sehen von den verschiedenen Übungen, können Sie sehr gut sehen, wie bei den Mehrzweckschiffen bereits bei Windstärke vier, fünf, sechs die Schraube aus dem Wasser guckt und ähnliches mehr. Das heißt, in dem Augenblick haben Sie dann nicht mehr die effektive Leistung. Das ist die Frage erst mal nach den baulichen Merkmalen von Mehrzweckschiffen im Verhältnis zu Hochseeschleppern.

Die andere Frage - da kommen wir wieder an einen sehr kitzeligen Punkt - ist die Frage der Manövrierfähigkeit. Ich habe beim Mehrzweckschiff - Übertreibung veranschaulicht ja - einmal einen Drehpunkt, aus schiffbaulichen Gründen - das ist sozusagen der gedachte Punkt, um den das Schiff sich bewegt -, und ich habe einen Holpunkt, wo der Draht selbst anschlägt, dort, wo die Kraft auf das Schiff wirkt. Je größer die Differenz zwischen diesen beiden Punkten ist, desto größer ist der Hebelarm, den ich durch die Ruderwirkung aufheben muß. Das ist jetzt eindeutig übertrieben. Mit jedem Meter, den dieser Holpunkt zum Drehpunkt dichter rankommt, habe ich natürlich ein geringeres Moment. Das heißt also, ich muß hier nicht gegensteuern. Andersrum: Je weiter hinten dieser Holpunkt ist, desto größer ist meine Notwendigkeit gegenzusteuern. Das heißt also, meine Manövrierfähigkeit wird eingeschränkt, und zwar im Sinne von: Er kann unter Last nicht manövrieren. In dem Augenblick, wo hier keine Last drauf ist, kann der sich natürlich bewegen wie nichts Gutes, mit Bugstrahl und ähnlichem mehr. Aber die Frage ist ja immer: Wenn ich ziehe, wie kann ich dann auch mit dieser Last ziehen? Das ist in meinen Augen dann die Frage der Manövrierfähigkeit, nicht die Frage: "Wie kann ich mich in Position bringen?", sondern: Wie kann ich dann, wenn ich am Ziehen bin, entsprechend mich hin und her bewegen?

Andersrum hat ein Hochseeschlepper idealerweise - sage ich jetzt mal so - den Drehpunkt identisch mit dem Holpunkt. Das heißt also, er muß überhaupt nicht gegenarbeiten, sondern im Gegenteil: Er wird vom Schleppdraht auf Position gehalten und kann sich unter diesem Drehpunkt dann auch entsprechend bewegen.

Abg. Hentschel: Heißt das, wenn die "Oceanic" abgeschleppt hätte, daß die Gefahr, daß die Trosse gerissen wäre, geringer gewesen wäre?

Wibel: Nicht unbedingt. Das heißt nicht, daß die Gefahr geringer oder größer gewesen wäre, sondern das ist eine Frage, die dahin geht, zu dem Thema, das wir gerade eben hatten: Welche Möglichkeiten habe ich, zu verhindern? - Der Grund, warum ich das aufgeführt habe, ist, daß ich vorhin ja die These aufgestellt habe, daß man von seiten des bisherigen Notfallkonzeptes die Frage Verhindern vernachlässigt hat oder nicht mit der Priorität gesehen hat, wie man es eigentlich heute im nachhinein - - Ich denke mal - ich weiß nicht, wie Sie es sehen, Herr Schlie -, daß man da mehr Augenmerk drauf legen müßte.

(Abg. Schlie: Ich wollte mit Ihnen darüber jetzt nicht diskutieren!)

- Bitte?

(Abg. Schlie: Ich wollte mit Ihnen darüber jetzt nicht diskutieren!)

- Entschuldigung!

Vorsitzender: Gut. Sind weitere Fragen an HerrnWibel? - Frau Happach-Kasan!

Abg. Dr. Happach-Kasan: Herr Wibel, ich würde gern noch auf ein anderes Thema zurückkommen. Sie sagten, daß es überhaupt nicht mehr um Feuerbekämpfung gegangen sei. Dem widerspricht etwas, was - - Setzen Sie sich erst mal.

Ich hatte ja nach dem Feuer gefragt, und Sie sagten, daß es gar nicht mehr um Feuerbekämpfung gegangen sei, weil die "Pallas" auf Sylt zugetrieben sei, und es ginge nur noch um Ankerlegen, um Abschleppen. Dem widerspricht ein bißchen, was der Kapitän der "Hermann Helms" hier dargestellt hat, daß die "Hermann Helms" ja am 27.10. ausgelaufen ist mit Feuerlöschungs-, Feuerbekämpfungsmaterialien an Bord, mit entsprechend Feuerwehrleuten an Bord. Das heißt, das Thema Feuer hat am 27. zumindest noch sehr wohl in der Diskussion gestanden. Ich finde, das widerspricht ein bißchen Ihrer Darstellung zu sagen, Feuerlöschung wäre gar kein Thema gewesen.

Sie schreiben in Ihrer Chronik vom 25.10., 16:36 Uhr, daß das Feuer unter Kontrolle gewesen sei, und zwei Stunden später, 18:29 Uhr, eine dringende Notmeldung aufgrund zunehmender Rauchentwicklung. Wenn auch kein offenes Feuer, aber wenn Rauchentwicklung da ist, müssen ja Verbrennungszustände dagewesen sein; sonst würde es nicht rauchen. 20:05 Uhr ist das immer noch unverändert, und um 23:00 Uhr heißt es: "Schiff ist in Flammen". Es gibt Schilderungen von 20 m hohen Flammen. Das ist sicherlich etwas, was man auch von außerhalb des Schiffes hat merken können. Dann heißt es jedoch am 26. um 6:37 Uhr: "Feuer scheint erloschen". Ist das wirklich eine glaubwürdige Meldung? Frage an Sie: Ist das eine glaubwürdige Meldung?

Zweitens. Die Position, ist das noch in dänischen Hoheitsgewässern gewesen, oder ist das bereits in deutschen Hoheitsgewässern gewesen?

Dritte Frage. In den bisherigen Erläuterungen - auch aus dem Umweltministerium - hieß es, man konnte das Schiff nicht in den Hafen von Esbjerg schleppen, weil das Schiff so stark brannte. Hier heißt es aber nach einer dänischen Meldung: "Feuer scheint erloschen". Dann hätte man es doch in den Hafen schleppen können. Für mich sind da zu viele Widersprüche jetzt in den Meldungen drin. Ich würde Sie bitten, dazu Stellung zu nehmen.

Wibel: Diese Widersprüche, die Sie darin sehen, liegen darin, daß wir das ganze ja nur chronologisch dargestellt haben aufgrund der verschiedenen Meldungen. Die Frage: "War es richtig, diese Einschätzung, daß das Feuer erloschen scheint?", kann ich Ihnen nicht beantworten.

Abg. Dr. Happach-Kasan: Sie sehen aber, daß offensichtlich die verschiedenen Meldungen, die eingetroffen sind, widersprüchlich sind?

Wibel: Richtig, ja.

Abg. Dr. Happach-Kasan: Wenn es um 23:00 Uhr "Das Schiff ist in Flammen" heißt, es gibt keine Brandbekämpfungsmaßnahme, und um 6:37 Uhr: "Feuer scheint erloschen", dann ist das durchaus als widersprüchlich zu betrachten.

Wibel: Das ist auf jeden Fall widersprüchlich, ja.

Abg. Dr. Happach-Kasan: Können Sie sagen, aus Ihrer Kenntnis heraus, die Position - die kann ich nun nicht einschätzen, ehrlich gesagt -: Ist das nun Dänemark, oder ist das Deutschland, deutsche Hoheitsgewässer? - 6:37 Uhr; ich weiß nicht, ob mir das irgend jemand sagen kann.

(Abg. Benker: Das kann man nachlesen!)

- Würden Sie bitte mal so freundlich sein, uns zu zeigen, wo wir da sind.

Vorsitzender: Herr Benker zeigt offiziell die Position.

Wibel: Wir haben das ja aufgeführt, daß um 7:19 Uhr "Pallas" noch in der dänischen EEZ ist.

Abg. Benker: Da ist 7:19 Uhr eingetragen.

Abg. Dr. Happach-Kasan: Das ist noch in Dänemark?

Abg. Benker: Das ist noch - - Hier ist der Schnabel. Hier ist die Außenwirtschaftszone mit diesem Entenschnabel, der hier rausgeht. Ein kurzes Stück - das habe ich das letzte Mal gefragt - - da treibt die "Pallas" durch deutsche Hoheitsgewässer und dann wieder in dänische.

Abg. Dr. Happach-Kasan: Das heißt, als die "Nordsøen" den Havaristen verläßt, war sie noch in dänischen Gewässern -

Wibel: Richtig.

Abg. Dr. Happach-Kasan: - und ist treiben gelassen worden. Angesichts der Windrichtung war klar, wohin sie treiben würde.

Wibel: Das bestätigt sich ja noch in der Meldung von 7:19 Uhr vom MRCC: "'Pallas' in dänischem EEZ" - also in dieser sich anschließenden Wirtschaftszone - "treibt Richtung Sylt."

Abg. Dr. Happach-Kasan: Können Sie sagen, woher Sie die Information haben, daß jemand gesagt habe, das Feuer scheint erloschen? Woher ist das, 6:37 Uhr?

Wibel: Von SITREP, von den dänischen Behörden.

Abg. Dr. Happach-Kasan: Von den dänischen Behörden.

Vorsitzender: Ich habe dann noch Herrn Schlie und Herrn Benker auf der Frageliste.

(Abg. Schlie: Mich können Sie streichen!)

Herr Benker, wollen Sie noch eine Frage an Herrn Wibel stellen?

Abg. Benker: Erstens. Das Lagebild, wie Sie es hier dargestellt haben, nämlich in der Auflistung, in der Sammlung aller Ereignisse, hatte nach meiner Erkenntnis nicht eine einzige Stelle während des Einsatzes, sondern es ist ein Zusammentragen von MRCC, von ZMK, aus eigenen Informationen und so weiter und so fort. Ist meine Annahme richtig, daß nicht eine einzige Stelle diese Gesamtinformationen hatte?

Wibel: Das würde ich nicht so sagen. Das kann ich nicht so ohne weiteres sagen. Jede Stelle kann diese Informationen sich so zusammenstellen. Das ist kein Wunder, was wir hier geschaffen haben, sondern wir haben nur die verschiedenen Sachen zusammengefügt, und diese Informationen müßten eigentlich den anderen auch vorliegen.

Abg. Benker: Es ist ein Unterschied, ob sie vorliegen müssen. Aber bei der Erstellung Ihres Tableaus haben Sie an der einen oder anderen Stelle nachhaken müssen und verifizieren müssen.

Wibel: Richtig.

Abg. Benker: Daraus müßten Sie den Schluß ziehen, daß sie eben nicht vorlag. Sonst hätten Sie ja sowohl beim ZMK oder beim MRCC einfach die Chronologie abfordern können, und die müßten sie in gleicher Weise geliefert haben.

Wibel: Wir haben zu dem Zeitpunkt, wo wir das ganze begonnen haben, eigentlich gedacht, daß wir nach Möglichkeit erst mal diejenigen, die direkt damit zu tun haben, nicht mit irgendwelchen chronologischen Anfragen belästigen, sondern wir haben erst mal angefangen, das ganze chronologisch zu sortieren

aufgrund der Informationen, die wir hatten, und haben dann im nachhinein noch mal nachgefragt, weil zum Teil sind die Angaben, die wir bekommen haben, in - ich sage mal - deutscher Zeit, zum Teil in UTC und ähnlichem mehr, und haben dann noch mal nachgefragt: Welche Zeit stimmt dort? Oder - andersherum -: War es jetzt deutsche Zeit? War es UTC oder was auch immer?

Abg. Benker: Gut. - Noch eine technische Frage. Stimmt die Aussage, daß ein Schiff, das in Brand gerät, auch wenn es voll in Brand ist, nicht unbedingt sinken muß?

Wibel: Ja.

Vorsitzender: Das ist wie Ostereier suchen.

Abg. Benker: Nein, nein. Das ist schon eine wichtige Frage.

Wibel: Auf jeden Fall. Also, es muß nicht unbedingt sinken. Aber ausschließen kann man es nicht.

Vorsitzender: Herr Wibel, schönen Dank. Sie haben uns dann doch noch mehr Informationen geliefert, als zunächst aus dem Beweisantragstext der Ladung zu entnehmen war. Ich danke Ihnen, daß dies möglich war.

Ich gehe zunächst mal davon aus, ohne Fraktionen vorgreifen zu wollen, daß Sie nach zweimaligen Besuchen bei uns in Kiel die Sitzungssäle des Schleswig-Holsteinischen Landtages hinreichend kennengelernt haben. Herzlichen Dank und gute Heimreise!

Ich schließe die öffentliche Sitzung.

Schluß: 15:32 Uhr