

DER LANDTAG SCHLESWIG HOLSTEIN

M I T T E I L U N G E N

20/2000

Kiel, 26. Januar 2000

Es gilt das gesprochene Wort

„Pallas“-Abschlussbericht im Landtag

Kiel (SHL) – *In seinem Abschlussbericht hat der Vorsitzende des „Pallas“-Untersuchungsausschusses, Dr. Jürgen Hinz (SPD), in der Landtagsitzung am 26.1.2000 folgendes ausgeführt:*

1. Der Havarieverlauf

Die **Havarie** der „Pallas“ erfolgte am Sonntag, dem 25.10.1998, und hatte in der Nacht des 26.10.1998 das Abbergen der Besatzung von der brennenden „Pallas“ zur Folge. Was zu beklagen ist, hierbei starb ein Besatzungsmitglied. Die Personenrettung wurde von dänischen und deutschen SAR-Kräften unter extremen und für die Rettungskräfte lebensbedrohlichen Verhältnissen, insbesondere extremen und glücklicherweise nicht häufig auftretenden Wetterverhältnissen, erfolgreich durchgeführt.

Nach der Personenrettung folgte zunächst keine Phase des aktiven Eingreifens zur Bergung der brennend und besatzungslos treibenden „Pallas“, obgleich Informationen über Zustand, Position, Beladung und Driftrichtung des sogenannten toten Schiffes den zuständigen dänischen Behörden und verzögert auch den deutschen Behörden bis zum Morgen des 26.10.1998 vorlagen. Küstenwachzentrum Nordsee und Zentraler Meldekopf (ZMK) je im Wasser- und Schifffahrtsamt (WSA) Cuxhaven hätten bis Mitternacht (vom 25.10. auf den 26.10.98) Vorsorge zum Eingreifen treffen müssen. **Die Alarmierung ist aber unterblieben.** Erst am Morgen des 26.10.1998 ist die Aktivphase (Schlepp- und Bergungsversuche) umgehend durch die schifffahrtspolizeiliche Einsatzleitgruppe des WSA Cuxhaven mit begleitenden Brandbekämpfungs- bzw. Löschversuchen begonnen worden. Hier ist der risikoreiche und erfolgreiche Versuch von Besatzungsmitgliedern des Fischereiaufsichtsbootes „Meerkatze“ hervorzuheben, eine erste Schleppverbindung aufzubauen. Es konnte vom 26.10.1998, 20:00 Uhr, bis zum 28.10.1998, 15:00 Uhr, eine Schleppverbindung zur „Pallas“ gehalten werden.

Am 28.10.1998, 22:30 Uhr, unterrichtete die Sonderstelle des Bundes zur Bekämpfung von Meeresverschmutzungen (SBM) beim WSA Cuxha-

Herausgegeben von
der Pressestelle
des Schleswig-
Holsteinischen
Landtages
in 24105 Kiel,
Landeshaus,
24171 Kiel,
Postfach 7121;
Tel. (0431) 988
Durchwahl App.
1120 bis 1125
und 1116 bis 1118
Fax (0431) 988 1119
V.i.S.d.P. Dr. Joachim Köhler
Internet: <http://www.sh-landtag.de>
E-Mail: Joachim.Koehler@ltsh.landsh.de

ven den Mitarbeiter des Umweltministeriums, der bei **Eintritt eines ELG – Falles** zuständiger Vertreter des Landes Schleswig-Holstein war, von der Ausrufung des sogenannten ruhenden ELG-Falles. (Gemäß Bund-Länder-Vereinbarung zur Bekämpfung von Meeresverschmutzungen wird eine Einsatzleitgruppe, ELG genannt, zur Bekämpfung von Meeresverschmutzungen tätig.) Auf Betreiben des MUNF ist am 30.10.1998, 09:15 Uhr, das unverzügliche Zusammentreffen der ELG erfolgt. Damit gingen alle Zuständigkeiten der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung im aktuellen „Pallas“-Vorgang, nämlich Schlepp-, Bergungs-, Brandbekämpfungs- und Ölbekämpfungsmaßnahmen, auf die ELG über.

Über das havarierte Schiff „Pallas“ ist am Morgen des 26.10.1998, 11:15 Uhr, das Umweltministerium, Abteilung IV, durch die Sonderstelle des Landes zur Bekämpfung von Meeresverschmutzungen (SLM) im WSA Cuxhaven **informiert** worden. Daraufhin und am Folgetag trat das Umweltministerium in Kontakt mit dem ZMK, um sich über die aktuellen Positionsdaten der „Pallas“ zu erkundigen. Am gleichen Vormittag hat der Leiter des Amtes für Katastrophenschutz im Innenministerium vom Lagezentrum des Innenministeriums eine Anfrage bezüglich eines Nothafens für die „Pallas“ erhalten, daraufhin das Wirtschaftsministerium eingeschaltet und den Kontakt mit dem ZMK aufrecht gehalten.

Das für die **Gefahrenabwehr zuständige Umweltministerium** musste ab Ausrufen des ruhenden ELG – Falles Schadensereignisse, beispielsweise Ölaustritte nach erfolglosen Schlepp- und Bergungsversuche oder nach Strandung des Schiffes, erwarten. Es hat deshalb die Kommunikation mit den nachgeordneten Behörden und Dienststellen und dem Innenministerium betrieben und Vorsorgemaßnahmen sofort nach dem Ausrufen des ruhenden ELG-Falles veranlasst.

Die weiteren Maßnahmen, nachdem der Reeder die „Pallas“ am 06.11.1998 zum Wrack erklärt hatte und nachdem erstmals bekämpfbare Schadstoffe (07.11.1998) austraten, sind in den vorstehend zitierten Chronologien ausführlich dargestellt worden.

2. Zur Arbeit des Ausschusses und dem Arbeitsergebnis

In 41 **Sitzungen**, von denen 18 der öffentlichen Beweisaufnahme und 23 der nichtöffentlichen Beratung dienten, wurden 48 Auskunftspersonen gehört. Das Beweismaterial stand sowohl in schriftlicher Form als auch als Ton- und Bildträger zur Verfügung.

Die an dem Einsetzungsbeschluss orientierte **Gliederung des Berichtes** ist einvernehmlich zwischen den Obleuten und Ausschuss-Vorsitzenden formuliert worden.

Frage 1 (Was hat zur Havarie und Strandung des Holzfrachters „Pallas“ in der Nordsee geführt?)

Die Darstellung und Bilanzierung der zeitlichen Abläufe und der zeitgleichen Maßnahmen der Havarie des Frachters „Pallas“ erfolgte dergestalt, dass in tabellarischer Form

- zunächst ein (chronologischer) Havarieverlauf der „Pallas“ gegeben wurde (Seiten 20-45),
- sodann die zeitlichen Abläufe (Chronologien) der Bergungs-/Schleppversuche (Seiten 75-122) und der Brandbekämpfung (Seiten 123-167) dargestellt wurden,
- schließlich der Ölbekämpfungsablauf nachgezeichnet wurde (Seiten 220-397).

Als Fließtext sind ergänzende Erläuterungen der Fakten aus den tabellarischen Formen sowie die Darstellungen von Akteuren aufgenommen worden. Die Akteure waren als Auskunftspersonen geladen gewesen.

Diese Teile des Abschlußberichtes waren zumindestens nicht zwischen den Vorsitzenden des Ausschusses strittig und wurden als „Entwurf der Vorsitzenden“ für die Ausschuss-Sitzung am 13.12.1999 zugeleitet. In einer diskursiven Auseinandersetzung im Ausschuss am 22.12.1999 wurden eine Vielzahl von Sachanträgen gestellt. Sie bezogen sich im Wesentlichen auf

- die Neugliederung bzw. wesentliche Umgliederung der Berichtsstruktur,
- die Einarbeitung von weiteren Fakten und Informationen in die tabellarischen Chronologien.

Die Ausschussmehrheit beschloss, am verabredeten Gliederungskonzept festzuhalten und den Sachanträgen, die auf das Einarbeiten zusätzlicher Fakten zielten, nicht zu folgen, weil diese Sachanträge

- **den Zeitrahmen des Untersuchungsauftrages ungebührlich erweiterten,**
- **bereits an anderer Stelle aufgeführt waren**
- **oder Informationen betrafen herrührend von Personen, die keinen handlungsbestimmenden Einfluss auf die Maßnahmen der Landesregierung hatten.**

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

Die rechtlichen Möglichkeiten der Landesregierung zur Gefahrenabwehr sind im Kapitel IV „Rechtliche Rahmenbedingungen“ dargestellt worden. Da die Kompetenzen des Bundes sachlich auf die Verkehrsfunktion der Bundeswasserstrassen beschränkt sind, fallen alle übrigen Kompetenzen in den Zuständigkeitsbereich der Küstenländer, insbesondere die Zuständigkeit zur Abwehr von Gefahren für das Küstengewässer und zur Beseitigung einer bereits eingetretenen Verschmutzung der Küstengewässer oder eine Verschmutzung der Strände.

Sachlich und örtlich zuständig war im vorliegenden Zusammenhang das Staatliche Umweltamt des Umweltministeriums. Für die Gefahrenabwehr hervorgerufen durch Ölplacken verschmutzte Strandabschnitte oder durch verölte und tote Seevögel sind die örtlichen Ordnungsbehörden. Das Amt für ländliche Räume des Ministeriums für ländliche Räume ist zuständig, wenn die Aufgaben der unteren Küstenschutzbehörde berührt sind. Da die Zuständigkeiten des Bundes und der Küstenländer im Falle drohender oder bereits eingetretener Meeresverschmutzungen räumlich und fachlich kaum auflösbar miteinander verschränkt sind, es also zu Überschneidungen und Unstimmigkeiten kommen kann, haben der Bund und die (heute) fünf Küstenländer ein Verwaltungsabkommen über die Bekämpfung von Ölverschmutzungen geschlossen mit einer ergänzenden Richtlinie für eine Einsatzleitgruppe (ELG).

Diese kurz referierte Rechtssituation, wie sie am Morgen des 26.10.1998 herrschte, war von den Auskunftspersonen den Doktores Nöll, König und Jenisch dem Ausschuss vorgetragen worden. Ferner lagen dem Ausschuss als Material u.a. vor

- 1.) der Organisationserlass der Ministerpräsidentin vom 19.Juli 1994 über die Festlegung der Federführung einer obersten Landesbehörde im Falle *der Abwehr drohender oder eingetretener Gefahren unterhalb der Katastrophenschwelle*
- 2.) *und die Grundsätze für die Zusammenarbeit der Ministerien im Krisenfall und in besonderen Lagen vom 24.März 1987, wonach in besonderen Lagen ein interministerieller Leitungsstab einzuberufen ist.*

Bei dem Stand dieses Ausschusswissens wurde Anfang Juli 1999 ein Beweisantrag gestellt und angenommen, eine Stellungnahme zur Frage 2 einzuholen. Die gutachterliche Stellungnahme der Auskunftsperson Ziemske lag Ende August 1999 vor. Diese Stellungnahme zur Frage 2, „insbesondere zu der Frage, ob staatliche Stellen des Landes Schleswig-Holstein vor der Strandung des Havaristen „Pallas“ am 29.Oktober 1998 zur Abwendung drohender Gefahren rechtliche Möglichkeiten gehabt hätten, eingreifen zu dürfen, beziehungsweise eingreifen zu müssen,“ wurde in das Kapitel „Rechtliche Rahmenbedingungen,“ referierend aber unkommentiert aufgenommen. Meine begründete und insofern ablehnende, später von der Ausschussmehrheit angenommene Position der Auffassungen des Gutachters Ziemske ist in der Bewertung wiedergegeben. Der Obmann der SPD-Mitglieder im Ausschuss, der Abgeordnete Dr.Ulf von.Hielmcrone, hat seine und ebenfalls ablehnende Position zur Rechtskonstruktion des Gutachters Ziemske im Kapitel VII. „Abweichende Auffassungen,“ ausgeführt mit der bemerkenswerten Ergebnis, dass es keinen Sonderweg Schleswig-Holsteins gäbe.

Das **tatsächliche Handeln der Landesregierung** vor, während und nach der Strandung der „Pallas,“ ist vor allem in der Chronologie der Ölbekämpfungsmaßnahmen (Seiten 220-397) nachgezeichnet worden. Hilfreich ist es sich zu vergegenwärtigen, was die handlungsverpflichteten Verantwortlichen im Umweltministerium zum Risiko und einer sich ggf. konkretisierenden Gefahr einer Meeresverschmutzung am 26.10.1998 morgens wussten: Das brennende und besatzungslose Schiff mit südost-

wärtiger Drift hat ca. 750 Tonnen Bunkertreibstoff und andere Öle als Gefahr- bzw. Schadstoffstoffe an Bord.

Anmerkung: In der Antwort der Bundesregierung auf eine Große Anfrage zur „Schaffung einer deutschen Küstenwache,“ (Seite 7, Frage 5) wurden 48 Unfälle mit und ohne Ölaustritte in Nord- und Ostsee in den letzten drei Jahrzehnten registriert.

In Kenntnis der ausgeführten rechtlichen Rahmenbedingungen haben die handlungsverantwortlichen Vertreter des Landes die Gefahrenabwehr erfolgreich durchgeführt, wie sie in der Chronologie der Ölbekämpfungsmaßnahmen dokumentiert ist. Hierbei ist nochmals festzustellen, dass die Bundeszuständigkeit für das gesamte Paket der Gefahrenabwehrmaßnahmen auf die Bund – Länder – Einrichtung ELG bis zum Verlassen der Hubinsel „Barbara“ von der „Pallas“ im Januar 1999 überging. Anmerkung: Das „Pallas“-Schadensereignis war meines Wissens in der Geschichte der ELG erst die zweite und bisher größte Aufgabe. Gleichzeitig aber und in Parallelität hat das Land die ihm obliegenden Gefahrenabwehrvorbereitungsmaßnahmen rechtzeitig schon vor Eintritt der ELG begonnen und im weiteren Ablauf, mit andauernder Koordinierung zu den ELG-Entscheidungen, beherrschbar abgearbeitet hat.

An dieser Stelle möchte denen danken, die vor Ort die Drecksarbeit der Strandreinigung souverän und schnell durchgezogen haben, Respekt und Anerkennung verdienen aber auch diejenigen, die sich um die zu Schaden und zu Tode gekommenen Seevögel bemüht haben, die Arbeit der Mitarbeiter der Abteilung IV im Umweltministerium im professionellen Einsatz bei der Abarbeitung der durch den Seeunfall eingetretenen Meeresverschmutzung sollte aber auch nicht unerwähnt bleiben.

Die Antwort auf die Frage 2 ist als **Bewertung und Ergebnis** im Ausschuss strittig geblieben, was dazu geführt hat, dass die abweichenden Auffassungen von Ausschussmitgliedern gemäß Untersuchungsausschuss-Gesetz separat und in einem gesonderten Kapitel eingefügt und nicht der Abstimmung unterworfen wurden.

Ergebnis

1.) Die durch den Ausschuss zu beantwortende Frage, ob die Landesregierung Schleswig-Holstein alle rechtlichen und tatsächlichen Möglichkeiten zur Gefahren- und Katastrophenabwehr hinsichtlich der „Pallas“ genutzt hat, um vorhandene oder eingetretene Schäden zu vermeiden oder zu minimieren, und ob die Koordinierung mit den Maßnahmen von Behörden des Bundes hierzu beigetragen hat, muss unter Beachtung der in diesem Bericht zusammengetragenen Ergebnissen insgesamt mit „Ja“ beantwortet werden.

2.) Vor Ausrufung des ELG-Falles am 30.10.1998 war Schleswig-Holstein die Einleitung von eigenen, von Seiten der Wasser- und Schifffahrtsbehörde des Bundes durchgeführten unabhängigen, Schleppmaßnahmen weder tatsächlich noch rechtlich möglich.

- 3.) Auch lag in der Zeit vom 26.10. bis zum 30.10.1998 noch keine Gefahr vor, die ein Tätigwerden des Landes Schleswig-Holstein hätte notwendig erscheinen lassen.
- 4.) Nach Ausrufung des ELG-Falles am 30.10.1998 war Schleswig-Holstein über seinen Vertreter in der ELG an den von der ELG getroffenen Gefahrenabwehrmaßnahmen beteiligt.
- 5.) Die Ölbekämpfung auf See wie an Land war erfolgreich.
- 6.) Die im Ausschuss zu Recht kritisierte Öffentlichkeits- und Informationsarbeit des MUNF war keine der Gefahrenabwehr dienende Maßnahme.

Frage 3 (Schlussfolgerungen und Vorschläge)

Die von mir vorgelegten Schlussfolgerungen und Vorschläge waren insgesamt nicht streitig.

Der Landtag hat in seinem Beschluss in der 39.Tagung zur „Küstenwache,, einen Forderungskatalog vorgelegt, der nach meiner Auffassung über den Auftrag dieses Untersuchungsausschusses weit hinaus geht. Die Ausschussvorsitzenden haben aber die Bedeutung des Beschlusses für das Küstenland Schleswig-Holstein unterstreichen wollen und ihn als mittelbaren Ausfluss des „Pallas“- Seeunfalles gewertet, somit war der Beschluss in diesen Abschlussbericht aufzunehmen. Der Beschluss ist durch Sachanträge in der Ausschuss-Sitzung am 22.12.1999 ergänzt worden.

Nachzutragen bleibt, dass Vorschläge dieses Berichtes sich bereits in der Realisierung wiederfinden. Auf der Veranstaltung der GdP zum Thema „Küstenwache“ am 17.Januar diesen Jahres in Brunsbüttel hat der Innenminister des Landes über die Neugestaltung der bisherigen Organisation der 1994 eingerichteten Küstenwache berichtet.