

**Pressesprecher  
Bernd Sanders**Landeshaus  
24100 Kiel  
Telefon 0431-988-1440  
Telefax 0431-988-1444  
Internet: <http://www.landsh.de/cdu-fraktion/>  
e-mail: [fraktion@cdu.landsh.de](mailto:fraktion@cdu.landsh.de)

## PRESSEMITTEILUNG

**Nr. 26/00 vom 26. Januar 2000**

### TOP 33

#### Klaus Schlie: Gefahr mit Schaden verwechselt

„Nach der Strandung der Pallas vor Amrum tötete eine vergleichsweise geringe Ölmenge von rund 100 Tonnen im vogelreichen Wattenmeer mindestens 16.000 Seevögel.“

An diesem Verhältnis – relativ wenig Öl, großer Schaden - wird deutlich, wie empfindlich das Ökosystem Wattenmeer ist. Und es wird deutlich, dass unabhängig von bestehenden Strukturen über Maßnahmen nicht nur nachzudenken ist, sondern sie auch umgesetzt werden müssen, damit Schaden von den Deutschen Küsten aufgrund immer wieder entstehenden Gefahrenlagen abgewendet werden kann.

Dabei ist das Wrack der Pallas ein ständiges Mahnmal in der Nordsee, das für alle Zeiten an der Grenze zum Nationalpark Wattenmeer liegen bleiben wird.

Es steht für meine Fraktion zweifelsfrei fest, dass die Arbeit des Untersuchungsausschusses Pallas notwendig war, um die bestehenden Schwachstellen aufzudecken, das Kompetenzwirrwarr zwischen dem Bund, den Küstenländern und den anderen beteiligten Organisationen zu entblößen und vor allem, um konstruktive Vorschläge für ein neues Sicherheitskonzept zu entwickeln. Die gravierenden Fehler im Küstenwachzentrum sind übereinstimmend festgestellt worden und müssen umgehend beseitigt werden. Der Bund ist hier zum Handeln aufgefordert.

Ich möchte an dieser Stelle allen am Untersuchungsausschussverfahren Beteiligten danken. Die nunmehr einjährige Arbeit war zumeist an der Sache orientiert.

Besonderer Dank gilt Frau Tschanter vom Parlamentsdienst, die neben ihren ohnehin vielfältigen Aufgaben die Betreuung des Ausschusses mit enormen Arbeitsaufwand zur vollen Zufriedenheit aller geleistet hat. Ebenfalls danken möchte ich den Mitarbeitern die Wissenschaftlichen Dienstes, die uns stets objektiv und sachkundig beraten haben.

Dies gilt umso mehr, als wir CDU-Vertreter nicht immer den Eindruck, dass sich alle Beteiligten, den Vorsitzenden eingeschlossen, darüber klar waren, auf welchen rechtlichen Grundlagen der Untersuchungsausschuss arbeiten muss. Insgesamt war aber während der laufenden Arbeit des Ausschusses der Wille zur Aufklärung der vorhandenen Sachverhalte größer als der Drang zur Vertuschung – dies ist für das Selbstverständnis eines Untersuchungsausschusses besonders wichtig. Leider spiegelt sich dieses Arbeitsklima im Ausschuss im mit Mehrheit beschlossenen Abschlußbericht nicht wieder. Die Sozialdemokraten und die Grünen haben leider nicht den Mut gehabt, objektive Schlussfolgerungen aus dem Bericht zu ziehen, weil sie nach wie vor eine Zuständigkeit der Landesregierung im wesentlichen verneinen. Dies ist vor allem deshalb fatal, weil dadurch die notwendigen Konsequenzen aus der Havarie der Pallas nur begrenzt dargestellt werden.

Gerade die Schlussfolgerungen und politischen Handlungskonsequenzen sind es aber, die die Einsetzung und die Arbeit des Untersuchungsausschusses rechtfertigen. Hierauf warten die Menschen an der Küste und in Schleswig-Holstein insgesamt.

Politik darf den Menschen nichts vorgaukeln, sondern muss Erkenntnisse tatsächlich in Handlungen umsetzen. Bei diesem Punkt habe ich allerdings berechtigte Zweifel, ob die Landesregierung dazu in der Lage ist. Dies bezieht sich nicht nur auf die rechtliche Würdigung der Zuständigkeit des Landes bei der Gefahrenabwehr, auf die ich noch eingehen werde.

Schleswig-Holstein hatte im Jahr 1989 mit dem Unglück der „MS Oostzee“ schon einmal ein Warnsignal erhalten, aus dem Konsequenzen hätten gezogen werden müssen.

Der damalige Staatssekretär im Wirtschaftsministerium Thomas wird am 12. 8. 1989 in der Dithmarscher Landeszeitung zitiert: „Für unabdingbar hält Wirtschaftsstaatssekretär Thomas aus den Erfahrungen mit der Oostzee, ein Drehbuch für künftige Unfälle zu schreiben.“

Wo ist dieses Drehbuch? Welche Konsequenzen wurden seit 1989 eingeleitet?

Frau Ministerpräsidentin Simonis beantwortete meine Frage nach dem angekündigten Drehbuch in der 28. Sitzung des Untersuchungsausschusses Pallas am 14. 6. 1999 folgendermaßen: „Das sind die Krisenpläne, die wir haben. Die wurden auch geübt... In der Folge der Havarie der Oostzee haben wir uns im übrigen noch einmal an die ELG-Verträge gemacht. ... Offenbar gibt es da immer noch Schwachstellen.“

Eine richtige Erkenntnis der Regierungschefin dieses Bundeslandes nach 10 Jahren Erprobung dieser angeblichen Konsequenzen.

Im wesentlichen beruht die Handlungsunfähigkeit der Landesregierung bei der Havarie der Pallas vor der Strandung auf einer verengten und aus unserer Sicht falschen Einschätzung der rechtlichen Gegebenheiten und Möglichkeiten und auf sich darauf aufbauenden politischem Versagen.

Umweltminister Steenblock lieferte in der 31. Untersuchungsausschuss-Sitzung dazu den Beweis, indem er ausführte: „Ich bin im Grundsatz zu dieser Zeit davon ausgegangen, dass der Bund bei den Maßnahmen, die er ergriffen hat – wir haben uns ja über die Brandbekämpfung, wir haben uns über die Schleppsituation unterhalten -, aktiv ist und nach besten Wissen und Gewissen versucht, die Gefahrenabwehr zu organisieren.“

Weiterhin erläuterte der Umweltminister, dass in seinem Haus auch „der Einsatz der Oceanic bzw. der späte Einsatz der Oceanic (...) mal, aber auch erst im Nachhinein, diskutiert wurde.“

Aber ist nicht gerade diese Erkenntnis ein Auftrag für einen Minister, für eine Landesregierung, sich zu überlegen, wie und auf welcher rechtlichen Grundlage bei zukünftigen derartigen Unfällen das Land zumindest durch Informationsbeschaffung, durch Nachfragen und Überprüfen in einen derartigen Gefahrenabwehrprozess eingreifen muss?

Offensichtlich hat es ja auch in der Landesregierung Ansätze eines derartigen Gedankenprozesses gegeben, denn die Ministerpräsidentin teilte dem Untersuchungsausschuss am 14. 6. 1999 auf eine entsprechende Frage von mir folgendes mit: „Ich habe den Leiter des Ministerpräsidentenbüros gebeten, er möge beim Umweltminister anrufen und beim Innenminister und dringlich darauf hinweisen, dass wir, egal ob wir zuständig sind – ja oder nein –, auf jeden Fall unterrichtet werden möchten, auf jeden Fall sichergestellt ist, dass es von uns begleitet wird.“

Das war aber auch so ziemlich alles, was die Ministerpräsidentin in dieser schwierigen Lage tat. In der gleichen Sitzung teilte die Regierungschefin uns nämlich mit: „Am Rande einer Veranstaltung hat mir der Innenminister erzählt, dass er dem Umweltminister seine Hilfe angeboten hat. ... Die Antwort sei gewesen, man habe alles im Griff. Damit war das für mich insoweit geklärt, als ja zuständig und federführend der Umweltminister war. Wenn der sagt, ich habe das im Griff ..., gibt es für mich keinen Grund zu glauben, dass einer das fehl einschätzt.“

Auf wessen Seite, Frau Simonis, war da wohl die Fehleinschätzung? Lagen sie nicht beide daneben: Sie mit Ihrem Vertrauen in den Umweltminister, der wiederum mit einer völlig falschen Lagebeurteilung?

Um nicht selbst in den Strudel des Nichthandelns gezogen zu werden, hat Frau Simonis in der Kerner-Talk-Show demzufolge ihren grünen Partner auch weniger schmeichelhaft behandelt:

„Ich fürchte, der Grüne hat mit sich selber nicht richtig kommuniziert und hat das also nach dem Motto, das machen meine Mitarbeiter, die haben sich bestimmt auch alle Mühe gegeben. Es gibt nur manchmal Punkte, wo man dann sagen muss, jetzt verdammt und zugenäht, jetzt machen wir das so oder so. Das hat ja auch Helmut Schmidt hier vorgeführt und da sagen alle Leute, der Mann hört einem nie zu, aber er hat's geschafft und in der Zwischenzeit haben wir so'ne Tradition, dass man sagt, man muss ein bisschen auf die Leute zugehen, das hat in Krisensituationen keinen Zweck, da muss man nicht auf sie zugehen, da geht man vorweg und sagt, wehe es kommt mir nicht alles nach, dann kriegt ihr eine aufs Maul geklatscht – und das kann er nicht.“ –

Dies ist die bittere Erkenntnis der Regierungschefin Simonis über ihren grünen Umweltminister Steenblock.

Dem ist nichts hinzuzufügen. Dies ist der Arbeitsstil der rot-grünen Landesregierung.

Für besonders viel Unruhe sorgt bis zum heutigen Tage die fachkundige Auffassung des vom Ausschuss mit einer gutachterlichen Stellungnahme beauftragten Sachverständigen Prof. Ziemske von der Universität Erlangen. Hatte dieser es doch zur Unfreude der rot-grünen Regierungsmehrheit gewagt, wissenschaftlich fundiert eindeutig die Zuständigkeit der Landesregierung zur Gefahrenabwehr zu bejahen.

Dabei war Herr Ziemske gar nicht der erste Jurist, der zu diesem Ergebnis kam. Bereits der Geschäftsführer des Deutschen Vereins für Internationales Seerecht, Dr. Hans-Heinrich Nöll, führte zu Beginn der Untersuchungsausschussarbeit aus, dass in jedem Falle für staatliche Institutionen die Möglichkeit bestünde, auch auf hoher See einzugreifen, wenn Gefahren für die deutschen Küsten drohen. Dr. Nöll konkretisierte dies, in dem er darauf hinwies, dass das Recht zur Gefahrenabwehr weder durch die deutschen Hoheitsgewässer noch durch das Handeln eines Reeders im Falle einer Havarie seines Schiffes beschränkt wird. Vielmehr dürfen die staatlichen Stellen sofort und unmittelbar, unabhängig vom Handeln Dritter, einschreiten.

Auch Frau Dr. König, Privatdozentin an der Christian-Albrechts-Universität zu Kiel, kommt zu dem Ergebnis, dass es bei Seeunfällen nach dem internationalen Seerecht grundsätzlich so sei, dass der Küstenstaat ein Interventionsrecht habe. Auch sie räumt eine Eingriffsmöglichkeit des Landes im Rahmen seiner Eilkompetenz im Wege der allgemeinen Gefahrenabwehr ein. Weder Frau Simonis noch Herr Steenblock noch sonst jemand von dieser Regierung scheinen sich je darüber im klaren gewesen zu sein, dass sie über so eine Kompetenz verfügen, die ihnen natürlich nicht nur Rechte, sondern auch Pflichten aufgibt, zum Schutze des Landes Schleswig-Holstein tätig zu werden.

Diese Schutzgüter sind alle vertraglich oder in Rechtssätzen fixiert – bei der “UN-Seerechtskonvention” angefangen, die dazu verpflichtet, seltene und empfindliche Ökosysteme und ihre Lebensräume zu schützen, über die “Ramsar-Konvention” bishin zur “Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie der Europäischen Union”. Dazu gehört dann auch die “Vogelschutzrichtlinie der EU” und schließlich das Wertesystem des Schleswig-Holsteinischen Wattenmeeres. Gerade letzteres, vom Land selbst durch die Einrichtung des Nationalparks 1985 geschaffen, verleiht Schleswig-Holstein nicht nur

Rechte zum Schutz des Biosphärenreservats gegenüber Dritten, sondern verpflichtet auch das Land dazu, selbst tätig zu werden, wenn diesem Schutzgut Gefahr droht.

Dass gerade die rot-grüne Landesregierung sich darüber nicht bewusst war, ist deswegen besonders tragisch, weil einfache Bürger als Nutzer, gleich, ob beispielsweise Fischer oder Segler, ständig bevormundet werden und mit Restriktionen belegt werden, weil sie angeblich das Ökosystem Wattenmeer gefährden.

Nein, meine Damen und Herren: Neben der Bundeszuständigkeit, die von der CDU-Landtagsfraktion nicht bestritten wird, hatte das Land Schleswig-Holstein im Fall "Pallas" die Pflicht, diejenigen Mittel zu ergreifen, die geeignet, erforderlich und angemessen, in jedem Fall aber ausreichend sind, die bereits durch die Havarie der "Pallas" bestehende Gefahr vor allem für das Schleswig-Holsteinische Wattenmeer abzuwehren. Und um dieser Verpflichtung gerecht zu werden, hätte es auch keines landeseigenen Schleppers bedurft, wie rot-grün uns immer wieder gerne unterstellt. Aber Herr Steenblock hätte sich beispielsweise um den früheren Einsatz der Oceanic durch den ZMK kümmern können und müssen.

Und man hätte auch sehr viel früher Einfluss nehmen können und müssen, wie z.B. durch eine frühzeitigere Ausrufung des ELG-Falles oder einer schnelleren und gezielteren Brandbekämpfung beispielsweise durch den sofortigen Einsatz des Feuerlöschschiffes "Kiel". Nur: Wie will man die Wahrnehmung der Rechte und Pflichten von jemanden erwarten, wenn er sie noch nicht einmal kennt!

Während sich an der Westküste unseres Landes eine Katastrophe anbahnte, zog der Umweltminister eine mehrtägige Reise an die Müritz der Krisenreaktion vor. Eine koordinierte, mehrfach angebotene Zusammenarbeit mit dem Innenministerium lehnte er aus unerfindlichen Gründen ab.

Das Versagen des Umweltministers in dieser Zeit ist durch nichts zu entschuldigen. Schöne Worte, häufig weitab von den Tatsachen, wenn ich an die immer wieder falschen Angaben über das noch auf dem Schiff vorhandene Restöl denke, sollten vom Versagen beim Handeln ablenken.

Dieses Versagen, Herr Dr. Hinz, lässt sich auch nicht dadurch beschönigen, in dem man die Aussage des Sachverständigen Prof. Dr. Ziemske zum Gefahrenbegriff falsch interpretiert. Auf den Seiten 414 und 415 des Abschlussberichtes schreiben sie nämlich, dass – setzt man die Aussagen von Herrn Ziemske zum Gefahrenbegriff voraus – in der Zeit vom 26. Oktober bis zum 30. Oktober noch keine Gefahr bestand, die ein Tätigwerden des Landes hätte notwendig erscheinen lassen, weil in diesen Tagen ein Ölaustritt noch nicht hinreichend wahrscheinlich war. Dies ist der grundlegend falsche Ansatz Ihres Abschlussberichts. Rot-Grün würde auch bei einem erneuten Fall erst dann handeln, wenn Öl austritt.

Prof. Dr. Ziemske stellt hingegen fest: "Für den Eintritt obiger Gefahren" (gemeint ist auch die Verschmutzung des Meeres wegen Brandes und Ölaustritten) "ist nur erforderlich, dass objektiv die hinreichende Wahrscheinlichkeit des Schadenseintritts besteht."

Ziemske weiter: “Entscheidend für die Ausübung der Prognoseentscheidung über das Vorliegen von Gefahren ist, dass es für ihre Bejahung noch nicht zu einem Ölaustritt gekommen sein muss. Auch vor dem Ölaustritt, bei hinreichender Wahrscheinlichkeit, ist Gefahrenabwehr angesagt. Auch Küsten, Strände und das Schleswig-Holsteinische Wattenmeer müssen nicht schon unmittelbar betroffen bzw. angelaufen sein, es genügt, dass hinreichende Gefahr dafür besteht, dass sie gefährdet sein können.” Zu dieser Erkenntnis bedurfte es aber keines juristischen Gutachtens, dies sagt einem schon der gesunde Menschenverstand.

Diese hinreichende Gefahr, meine Damen und Herren, bestand schon ab dem Zeitpunkt des führerlosen Driftens der “Pallas” vor unserer schleswig-holsteinischen Westküste. Das war bereits ab 26.10.1998. An diesem Tag trieb die “Pallas” nicht nur in bedrohlichem Maße auf Sylt zu – man befürchtete ja sogar eine Strandung auf der Insel – sondern das Ministerium für Umwelt, Natur und Forsten wusste auch bereits gegen Mittag über die Mengen Öl, die die “Pallas” an Bord hatte, Bescheid. Führerloses, brennendes Schiff, auf Sylt zutreibend, Schlechtwetterlage, Öl an Bord: Reicht das nicht aus, eine Gefahr für unsere Küste zu prognostizieren? Was, so frage ich Sie, soll denn noch dazu kommen, um von einer Gefahr zu sprechen. Ich habe den Eindruck, sie verwechseln “Gefahr” mit “Schaden”. Dieser lag zu dieser Zeit tatsächlich noch nicht vor. Öl war - da gebe ich ihnen Recht – noch nicht ausgetreten. Aber es war doch schon hinreichend wahrscheinlich, dass es dazu kommen kann, und noch wahrscheinlicher war angesichts der immer wieder fehlgeschlagenen Schleppversuche eine Strandung. Schon diese aber ist – längst vor der Ölverschmutzung – eine Gefahr für unsere Küste. Findet sie statt, nimmt das Wattenmeer Schaden: Der Zustand und das Vorhandensein des Wracks der “Pallas” an sich vor Amrum ist dafür ein beredtes Zeugnis.

Entscheidend für die Arbeit des Untersuchungsausschusses Pallas sind jedoch die notwendigen Konsequenzen, die wir aus diesem ja noch relativ überschaubaren Unfall ziehen müssen.

Deshalb fordern wir die Landesregierung auf, als Konsequenz aus der Havarie des Holzfrachters „Pallas“ zusätzlich zu den im Abschlussbericht einvernehmlich beschlossenen Folgerungen dafür Sorge zu tragen, dass **leistungsfähige Schleppkapazitäten für die Deutsche Bucht bereitstehen:**

Hierzu gehört die dauerhafte Stationierung eines leistungsfähigen Hochseeschleppers in der Deutschen Bucht. Des weiteren halten wir es für erforderlich, dass eine täglich aktualisierte Liste der in der Deutschen Bucht für Noteinsätze verfügbaren Schlepper geführt wird, um neben den Bundesmehrzweckschiffen „Mellum“ und „Neuwerk“ gegebenenfalls weitere Schiffe in Einsatz bringen zu können. Außerdem muss ein Konzept für revierbezogene Schlepperkapazität zur Begleitung von großen Tankern entwickelt und realisiert werden, damit das Risiko einer Grundberührung auch in engen Fahrwassern der Deutschen Bucht so gering wie möglich gehalten wird.

**Die Einrichtung einer zentralen, mit allen Kompetenzen ausgestatteten Küstenwache haben wir bereits im Landtag diskutiert. Dieses Instrument ist zwingend notwendig, um die eindeutig festgestellten Mängel im Küstenwachzentrum zu beseitigen.**

**Wir fordern, dass in Schleswig-Holstein ein zentral zuständiger Einsatzstab unter Führung des Innenministeriums eingerichtet wird.**

Es ist unabdingbar, schon vor einem konkreten Schadenseintritt, alle Maßnahmen zur Abwehr von Gefährdungen zu ergreifen. Dies wird nur dann effektiv möglich sein, wenn die verschiedenen fachlichen Landeszuständigkeiten bei einer Bedrohung der schleswig-holsteinischen Küste auf Grund einer Schiffshavarie in einem für alle obersten Landesbehörden zentral zuständigen Einsatzstab gebündelt werden. Dieser hat – soweit nicht originäre Zuständigkeiten z. B. auf die noch einzurichtende Küstenwache übertragen werden - unverzüglich alle notwendigen Schritte zur Gefahrenabwehr einschließlich der Brandbekämpfung sowie Abwehr und Beseitigung von Schäden an der Küste in Zusammenarbeit mit anderen Behörden einschließlich denen des Bundes einzuleiten, zu koordinieren und zu begleiten. Der Einsatzstab sollte beim Innenministerium angesiedelt werden.

**Es müssen vertragliche Regelungen zur Organisation und Durchführung der Brandbekämpfung auf Nord- und Ostsee getroffen werden:**

Bisher besteht lediglich für den Bereich im Mündungstrichter der Elbe und der angrenzenden Seewasserstraße ein Verwaltungsabkommen zur Regelung des Brandschutzes zwischen dem Bund sowie den Ländern Niedersachsen und Schleswig-Holstein.

**Wir fordern, dass der Bereich „Technischer Gewässerschutz“ aus dem Staatlichen Umweltamt Schleswig ins Amt für ländliche Räume Husum umgliedert wird.**

Die Ereignisse im Verlauf der Havarie und Strandung der "Pallas" haben Defizite bei der Koordinierung und Durchführung der landseitigen Ölbekämpfung und Schadensbeseitigung aufgedeckt. Ein Grund dafür liegt in der Aufsplitterung der Zuständigkeiten.

**Eine seewärtige Verlegung der Schifffahrtsstraßen sollte geprüft werden:**

Die Hauptverkehrswege im Bereich der Deutschen Bucht führen direkt vor den ostfriesischen Inseln und der schleswig-holsteinischen Küste entlang. Treiben tiefgehende Schiffe in Folge einer Havarie auf die Küste zu, besteht daher in so kurzer Zeit eine Bedrohung der Flachwassergebiete in diesen Bereichen, dass erfolgsversprechende Schleppversuche immer unter diesem zeitlichen Druck stehen.

**Internationale Meldewege und Informationssysteme müssen eingerichtet und verbessert werden:**

Die Geschehnisse um die Havarie der "Pallas" haben Mängel in der Kommunikation mit ausländischen Behörden deutlich gemacht. Da eine erfolgreiche Gefahrenabwehr Informationen voraussetzt, um die länderübergreifende Gefährdung der Küsten zu vermeiden bzw. zu bekämpfen, sind diese Verbindungen sicherzustellen. Darüber hinaus sind europäische Informationssysteme anzustreben, die schnellen Zugriff auf die

Daten ermöglichen, die für die Lagebeurteilungen und Abwehrmaßnahmen erforderlich sind.

Einen Beitrag von Prof. Udo E. Simonis mit dem Titel „Globale Umweltprobleme – Prävention oder Anpassung“ sind folgende Worte von Prof. Lars Claussen vorangestellt: „Katastrophen sind das langfristige Ergebnis bestimmter destruktiver Elemente der Arbeitsteilung.“

Der Fall Pallas hat gezeigt, wie sehr dies für die rot-grüne Landesregierung zutrifft. Die CDU will und wird dies zum Guten ändern.