

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Gila Altmann (Aurich), Steffi Lemke, Egbert Nitsch (Rendsburg), weiterer Abgeordneter und der Fraktion
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
— Drucksache 13/9724 —**

Sicherheit in der Deutschen Bucht III

Am 5. Januar dieses Jahres konnte – von der Öffentlichkeit weitgehend unbemerkt – gerade noch eine Tanker-Katastrophe in der Deutschen Bucht verhindert werden. Bei schwerem Sturm fiel auf dem für Wilhelmshaven bestimmten norwegischen Tanker „BT-Stream“ mit 88 380 tdw die Ruderanlage aus. Das mit Rohöl für Wilhelmshaven vollbeladene Schiff befand sich zu diesem Zeitpunkt bei Tonne TG 19, wenige Kilometer nordwestlich der Insel Wangerooge, unmittelbar vor dem Schutzgebiet ‚Niedersächsisches Wattenmeer‘. Der Besatzung gelang es Anker zu werfen, um die bevorstehende Strandung zu verhindern.

Über den daraufhin folgenden Einsatz des von der Bundesregierung nicht zuletzt auf Drängen der Bundestagsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN zur Verhütung von Ölunfällen und Tankerkatastrophen noch bis zum 30. März 1998 gecharterten Hochseeschleppers ‚Oceanic‘ sowie des bundeseigenen Mehrzweckschiffes ‚Mellum‘ liegen erheblich differierende Berichterstattungen vor:

So berichtet die ‚Nordwestzeitung‘, Ausgabe Oldenburg, vom 7. Januar 1998, daß sowohl ‚Mellum‘ als auch ‚Oceanic‘ in Höhe des Tankers „standby“ gegangen seien, bis die Ruderanlage instand gesetzt worden sei. Der ‚Tägliche Hafenbericht – Deutsche Schifffahrts-Zeitung‘, Hamburg, berichtet hingegen am 8. Januar 1998, daß allein die ‚Oceanic‘ dem havarierten Tanker zu Hilfe geeilt sei, das Schiff nach Instandsetzung der Ruderanlage bis zum Beginn des Jadefahrwassers begleitet, und erst dort an die ‚Mellum‘ übergeben habe. Weiteren Informationen zufolge befand sich die ‚Mellum‘ zum Zeitpunkt der Havarie unter dem Landschutz der Insel Wangerooge im Bereich der Jade und habe wegen Schlechtwetters (Windstärke 8 bis 9, in Böen 11 bis 12, Wellenhöhe zwischen 3 und 4 m) nicht unmittelbar zum Havaristen auslaufen können.

Am 9. Januar 1998 ereignete sich gegen 20.00 Uhr eine weitere „Beinahe-Katastrophe“. Der im norwegischen Zweitregister fahrende Tanker ‚Fosna‘ war nach Ruderversagen bei Tonne ‚T 10‘ in der Jade gezwungen, mit seiner Notruderanlage einen Vollkreis zu drehen, um die Fahrt aus dem Schiff herauszunehmen und ein Auflaufen in der Jademündung zu verhindern. Bei der ‚Fosna‘ handelte es sich um einen vergleichsweise neuen (Baujahr 1992), 220 m langen und mit 78 409 t Rohöl beladenen Tanker. Das Schiff hat einen Tiefgang von 12,50 m. Auf „Neue Weser“-Reede gelang der ‚Fosna‘ eine Notankerung; der Schaden an der Ruderanlage konnte dann mit Bordmitteln behoben werden.

Für die Sicherheit in der Deutschen Bucht und das Notfallkonzept des Bundes ist die Auswertung der Havarien und der Beistandsleistungen durch Schlepper von erheblicher Bedeutung. Die Bundesregierung hat anlässlich zahlreicher Anfragen (vgl. u. a. die Antworten auf zwei Kleine Anfragen zur Sicherheit in der Deutschen Bucht in Drucksachen 13/7154 und 13/7760) stets betont, daß ihr Vorsorgekonzept ausreiche. Nach diesem Vorsorgekonzept kann nach Meinung der Bundesregierung auf die dauerhafte Stationierung eines leistungsfähigen Hochseeschleppers mit mindestens 165 t Pfahlzug in der Deutschen Bucht verzichtet werden. Die Notfallvorsorge bei Tankerhavarien sei durch die bundeseigenen Mehrzweckschiffe „Mellum“, „Scharhörn“ sowie den Neubau „Neuwerk“ mit lediglich je 110 t Pfahlzug gewährleistet.

Auch das von der Bundesregierung in Auftrag gegebene HSVA-Gutachten von 1996/97 geht von der Annahme aus, daß diese Schiffe bei extremen Schlechtwetterbedingungen, wie sie am 5. Januar 1998 herrschten, einsatzfähig seien. Dennoch wird auf ein weiterhin bestehendes Restrisiko verwiesen, für das auch der Germanische Lloyd eine Eintrittswahrscheinlichkeit von 0,3 % angibt.

Vorbemerkungen

Wie in den Antworten auf die Kleinen Anfragen zur Sicherheit in der Deutschen Bucht – Drucksachen 13/7154 und 13/7760 bereits ausgeführt, geht die Bundesregierung davon aus, daß mit den eingeleiteten Maßnahmen hinsichtlich der Vorhaltung von Notschleppkapazität in der Deutschen Bucht bislang ausreichende Vorsorge zum Schutz der deutschen Küste getroffen wurde. In Auswertung langjähriger Erfahrungen und der Ergebnisse der zu diesem Zweck in Auftrag gegebenen Gutachten werden ganzjährig Schleppkapazitäten mit einem Gesamtpfahlzug von 165 t bereitgehalten. Gegenwärtig sind dazu das bundeseigene Mehrzweckschiff „Mellum“ mit einem Pfahlzug von 110 t und der im Wege einer europaweiten Ausschreibung angemietete Hochseeschlepper „Oceanic“ im Einsatz.

Mit Indienststellung des gegenwärtig noch im Bau befindlichen bundeseigenen Gewässerschutzschiffes „Neuwerk“, das ebenfalls für eine Notschleppkapazität von 110 t Pfahlzug konzipiert ist, werden zwei bundeseigene Schiffe zur Verfügung stehen, die gemeinsam 220 t Pfahlzug aufbringen. Damit wird eine ausreichende Notschleppkapazität vorgehalten, die geeignet ist, in Not geratene Schiffe auch bei Sturm zu halten.

Angesichts der besonderen Situation in der Deutschen Bucht prüft die Bundesregierung derzeit, ob es angezeigt ist, die beiden leistungsfähigen Mehrzweckschiffe auch künftig durch private Bergungsschlepper zu ergänzen.

Hinsichtlich der Fragen, die sich auf die Betriebsstörungen bei zwei Schiffen („BT-Stream“ am 5. Januar 1998 und „Fosna“ am 9. Januar 1998) infolge Ruderversagen beziehen, hat die Prüfung durch die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung ergeben, daß zu den genannten Zeitpunkten entgegen anderslautender Medienberichte normale Wetterbedingungen mit ablandigem Wind (WSW) um Stärke 7 herrschten und eine Gefahr der Strandung der betroffenen Schiffe zu keiner Zeit bestanden hat.

Der während des Ereignisses auf dem Tanker „BT-Stream“ anwesende Seelotse führte anlässlich einer Fachtagung in Bremen öffentlich dazu aus, daß es sich um Vorfälle gehandelt hat, die keine außergewöhnlichen Vorkehrungen notwendig gemacht

hätten. Die Ankerung des Schiffes sei als normales Manöver zu betrachten, es habe sich zu keinem Zeitpunkt eine gefährliche Situation entwickeln können.

Ähnliche Untersuchungsergebnisse liegen zum Fall des Tankers „Fosna“ vor.

1. Welcher konkrete Einsatzablauf hat sich am 5. Januar 1998 für die Schiffe „Oceanic“ und „Mellum“ ergeben?

Die „Oceanic“ wurde am 5. Januar 1998 um 14.30 Uhr vorsorglich in Marsch gesetzt. Die „Mellum“ war im planmäßigen Einsatz in der Jade. Es bestand keine Veranlassung, den Arbeitsauftrag zu ändern.

2. Wann traf welches Schiff bei dem havarierten Tanker „BT-Stream“ ein, welche Hilfsleistungen wurden durch welches Schiff wann erbracht?

Die „Oceanic“ war am 5. Januar 1998 um 16.20 Uhr vor Ort.

Eine Hilfeleistung war nicht erforderlich.

3. Wie stellte sich die Lage dar?

Siehe Vorbemerkungen.

4. Aus welchem Grund befand sich die „Mellum“ am 5. Januar 1998 nicht im Seengebiet Deutsche Bucht, sondern in der Jademündung, und warum wurde die „Mellum“ nicht angewiesen, ebenfalls zum Havaristen zu fahren?

Die „Mellum“ führte planmäßige Aufgaben im Bereich der Jade aus. Ein Einsatz beim Tanker „BT-Stream“ war nicht erforderlich.

5. Wie lange hätte die „Mellum“ gebraucht, um bei den herrschenden Seegangs- und Wetterbedingungen den Ort der Havarie (Tonne TG 19) zu erreichen?

Die Distanz vom Standort der „Mellum“ bis zu dem der „BT-Stream“ hätte in ca. 80 Minuten zurückgelegt werden können.

6. Welchen Driftweg hat die „BT-Stream“ nach Absetzen der Havariemeldung zurückgelegt?

Von einem Driftweg kann nicht gesprochen werden. Der beratende Seelotse hat nach seinen Ausführungen absichtlich mit dem Ankermanöver gewartet, um bei Wiedereinsatz der Ruder-

anlage ggf. unmittelbar weiterfahren zu können. Für dieses Manöver stand ausreichend Platz zur Verfügung. Ein Verdriften nach dem Ankermanöver ist nicht bekannt.

7. Welcher Zeitraum bis zur Grundberührung wäre der „BT-Stream“ verblieben, wenn
 - a) die Notankerung nicht gelungen bzw. die Ankerkette gebrochen wäre und
 - b) die „Oceanic“ nicht zur Hilfestellung auf Höhe des Tankers standby gestanden hätte,und welchen Weg hätte die „BT-Stream“ in diesem Zeitraum zurückgelegt?

Eine Gefahr der Grundberührung hat zu keinem Zeitpunkt bestanden. Es handelte sich um ein ungefährliches Ankermanöver. Ein Brechen der Ankerkette mußte nicht befürchtet werden. Die Anwesenheit der „Oceanic“ war vorsorglich angewiesen worden, ein Eingreifen war jedoch nicht erforderlich.

8. Wäre nach Einschätzung der Bundesregierung die „Oceanic“ ohne weitere Schlepperunterstützung in der Lage gewesen, die Strandung bei mißlungener Notankerung bzw. gebrochener Ankerkette zu verhindern?

Siehe Antwort zu Frage 7.

9. Wäre nach Einschätzung der Bundesregierung die „Mellum“ – vorausgesetzt, sie wäre in See gewesen – ohne zusätzliche Schlepperunterstützung in der Lage gewesen, die Strandung bei mißlungener Notankerung bzw. gebrochener Ankerkette zu verhindern?

Die „Mellum“ befand sich in See auf planmäßiger Einsatzfahrt, zusätzlich siehe auch Antwort zu Frage 7.

10. Welche und wie viele zusätzliche Schlepper wären nach den Erkenntnissen der Bundesregierung innerhalb welchen Zeitraumes bei den herrschenden Seegangs- und Wetterbedingungen eindeutig in der Lage gewesen, den Havaristen „BT Stream“ zu erreichen, und welche effektive Schleppleistung (nach Korrektur um die durch Scherwinkel bedingten Leistungsverluste) hätten diese Schlepper gemeinsam erbringen können?

Bei dem beschriebenen Ereignis handelte es sich um eine gewöhnliche Betriebsstörung im Schiffsverkehr, ausreichende Vorräte an Vorräten waren verfügbar. Es gab keine Veranlassung für die Wasser- und Schiffahrtsverwaltung, die Positionen der im Einsatzgebiet ggfs. verfügbaren Schlepper abzufragen, so daß dazu keine Angaben vorliegen. Eine Überwachung der privaten Schlepperflotte hinsichtlich ihres kommerziellen Einsatzes findet seitens der Bundesbehörden nicht statt.

11. Wie lange hätte die zum Zeitpunkt der Havariemeldung in der Jademündung positionierte „Mellum“ gebraucht, um unter Einbeziehung des Driftwinkels des Havaristen den Standort des Havaristen zu erreichen, wenn die Notankerung nicht gelungen bzw. die Trosse gebrochen wäre und kein Hochseeschlepper zur Hilfeleistung bereitgestanden hätte?

Es haben zu keinem Zeitpunkt die in der Frage angenommenen Gefahren bestanden, zusätzlich siehe auch Antwort zu Frage 5.

12. Wäre die „Mellum“ ohne weitere Schlepperunterstützung in der Lage gewesen, einen auf Grund gelaufenen vollbeladenen Tanker wie die „BT-Stream“ unter den am 5. Januar 1998 herrschenden Seegangs- und Wetterbedingungen freizuschleppen?

Aufgabe der Notschleppkapazität in der Deutschen Bucht ist es, Havaristen in kontrollierter Verdriftung zu halten, um eine Strandung zu vermeiden. Bergungsarbeiten wie das Freischleppen eines auf Grund gelaufenen Schiffes liegen regelmäßig im Geschäftsbereich der privaten Bergungs- und Schlepperwirtschaft.

13. Wie lange hätte es unter den konkreten Bedingungen des 5. Januar 1998 gedauert, bis weitere Schlepper, die nach der Empfehlung des Germanischen Lloyd in derartigen Fällen zur Unterstützung herangezogen werden sollen, vor Ort gewesen wären?

Eine Anforderung zusätzlicher Schlepper z. B. über den Weg der „Schleppervereinbarung“ war nicht erforderlich, siehe auch Antwort zu Frage 10.

14. Wo befand sich zum Zeitpunkt der Havarie der „BT Stream“ die „Scharhörn“?

Welchen Zeitraum hätte die „Scharhörn“ gebraucht, um den Havaristen zu erreichen, und welche Schleppleistung hätte das Mehrzweckschiff aufbringen können?

Die „Scharhörn“ war am 5. Januar 1998 im planmäßigen Einsatz im Bereich der Außenelbe. Das Einsatzkonzept für die Deutsche Bucht sieht nicht vor, die „Scharhörn“ als Notschleppschiff in der Deutschen Bucht zu verwenden.

15. Welche Ölbesiegelungsmaßnahmen hätten die Mehrzweckschiffe des Bundes unter den konkreten Wetter- und Seegangsbedingungen des 5. Januar 1998 ergreifen können, und welche Schäden hätten diese Maßnahmen verhindern können?

Es bestand keine Gefahr von Ölverschmutzungen.

16. Welches Gefährdungspotential für Mensch und Umwelt geht nach Einschätzung der Bundesregierung von einem leckgeschlagenen bzw. gestrandeten vollbeladenen Tanker wie der „BT-Stream“ aus?

Die Bundesregierung schätzt das Gefährdungspotential eines großen Unfalles mit einem Tanker hoch ein, wobei die jeweiligen Auswirkungen stark vom Einzelfall abhängen. Beim Unfall der „Sea Empress“ z. B. wird von einem Schaden von 25 Mio. DM be-

richtet. Wenngleich die Gefahrenlage vor der deutschen Küste nicht so hoch ist wie vor der Felsenküste Südwestwales, sind umfangreiche Vorkehrungen gegen Seeunfälle vor der deutschen Küste getroffen worden. Gleichzeitig verfügt die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung über kompetentes Personal sowie eine große Anzahl von Schiffen, Gerät und Material zur Bekämpfung von Unfallfolgen.

17. Wie hoch wären die wirtschaftlichen Schäden, die eine Tankerkatastrophe eines vollbeladenen 90 000 dtw-Tankers wie der „BT-Stream“ bei schwerem Sturm im niedersächsischen Wattenmeer hervorrufen würde, aufgeschlüsselt nach
 - a) direkten Einsatzkosten,
 - b) Ölbekämpfungsmaßnahmen auf See,
 - c) Ölbekämpfungsmaßnahmen an Land,
 - d) Umweltschäden,
 - e) Ertragseinbußen für Landwirtschaft und Fischerei,
 - f) Ertragseinbußen für Fremdenverkehr und Tourismus?

Die Beantwortung ist nicht ohne hypothetische Annahmen zu Einzelheiten eines fiktiven Unfalles möglich. Die Antwort wäre damit unrealistisch. Ein konkreter Einsatzfall lag nicht vor.

18. Ist die Bundesregierung bereit, ihre bisherige Risikoeinschätzung für eine Tankerhavarie in der Deutschen Bucht – insbesondere für den Bereich des niedersächsischen Wattenmeeres – vor dem Hintergrund der beiden o. g. Vorfälle zu korrigieren?

Das Konzept für die Deutsche Bucht schließt, wie aus dem Geschehensablauf erkennbar, bereits die Vorsorge für solche Zwischenfälle wie die vom 5. Januar 1998 und 9. Januar 1998 ein.

19. Welche Notwendigkeiten zur Überarbeitung ihres Vorsorgekonzeptes sieht die Bundesregierung vor dem Hintergrund der o. g. Vorfälle?

Siehe Antwort zu Frage 18.

20. Was führte nach den Erkenntnissen der Bundesregierung dazu, daß die Regierung der Niederlande seit über zwei Jahren einen Hochseeschlepper zum Schutz der niederländischen Küste vor Schiffsstrandungen charterte und diese Charter laut Presseberichten vor wenigen Tagen um weitere fünf Jahre verlängerte?

Es ist davon auszugehen, daß die Niederlande die Charterung eines Hochseeschleppers auf ähnliche Überlegungen stützen wie die Bundesregierung. Die Schleppkapazität des in den Niederlanden gecharterten Hochseeschleppers beträgt 120 t, die bundeseigenen deutschen Notschleppkapazität wird künftig insgesamt 220 t betragen.

21. Welche Gespräche und Abstimmungen hat die Bundesregierung bilateral bzw. international im Zusammenhang mit der Schaffung von Notschleppkapazitäten geführt, und welche Erkenntnisse bzw. Ergebnisse erbrachten diese?

Eine Arbeitsgruppe der Nordsee-Anrainerstaaten – ETOW – hat sich 1995 mit der Prüfung der Möglichkeiten eines koordinierten Einsatzes vorhandener Notschleppkapazitäten und der Ableitung weiterer Empfehlungen befaßt. Die Ergebnisse haben Eingang in das sog. „Bonn Agreement Pollution Manual“ gefunden. Im Rahmen der Arbeiten dieser ETOW-Arbeitsgruppe wurde deutlich, daß Deutschland bereits sehr frühzeitig als einer der ersten Nordsee-Anrainerstaaten Vorsorge an seinen Küsten getroffen hat. Später haben auch die Niederlande und Großbritannien zunächst probeweise und anschließend im Dauereinsatz Notschleppkapazitäten bereitgestellt.

Im Rahmen der IMO wurde unter deutscher Beteiligung das sogenannte „Manual on Oil Pollution“ erstellt, das die relevanten Rechtsvorschriften sowie den Stand der Bergungsmethoden und der hierfür erforderlichen Ausrüstungen zusammenfaßt.

22. Wann und in welcher Form wurden diese Erkenntnisse bzw. Ergebnisse dem Ausschuß für Verkehr zur Beratung zugänglich gemacht, und aus welchen Gründen wurden welche Erkenntnisse bzw. Ergebnisse dem Ausschuß für Verkehr nicht zugänglich gemacht?

Im Zusammenhang mit der Vorhaltung von Notschleppkapazitäten in der Deutschen Bucht wurde das Parlament mehrfach unterrichtet. Es wird dazu u. a. auf die Antworten zu den Kleinen Anfragen Sicherheit in der Deutschen Bucht I und II, Drucksachen 13/7154 und 13/7760 und die Fragestunde im Deutschen Bundestag am 23. April 1997 verwiesen. Zu den Schlußfolgerungen, die die Bundesregierung aus dem Gutachten der HSVA Hamburg zu technischen Anforderungen an Notschlepper gezogen hat, wurden dem Verkehrsausschuß das komplette Gutachten und die Auswertungsergebnisse im April 1997 zugeleitet.

Die in der Antwort zu Frage 21 genannten Handbücher enthalten aus Sicht der Bundesregierung keine grundsätzlich neuen Erkenntnisse und sind jederzeit zugängliche Materialien.

23. Wie definiert die Bundesregierung im Hinblick auf die Bauart, Schiffsgröße, Leistungsdaten, (Hochsee-)Tauglichkeit, Besatzungsstärke und -qualifikation Schiffe, die sie als „Mehrzweckschiffe“ oder als „Notschlepper“ bezeichnet?

Gemäß Definition der in der Antwort zu Frage 21 genannten ETOW-Arbeitsgruppe kann ein Notschlepper ein seegehender Bergungsschlepper (salvage tug), ein Ankerziehschlepper-Versorger (anchor handling tug supply vessel) oder jedes andere geeignete Fahrzeug mit ausreichendem Pfahlzug (üblicherweise über 50 t) sein, das speziell für das Notschleppen bereitsteht. Die

Gewässerschutzschiffe „Mellum“ und „Neuwerk“ entsprechen diesen Kriterien.

24. Wie beurteilt die Bundesregierung die Tatsache, daß nur in Veröffentlichungen des Bundesministeriums für Verkehr oder seiner nachgeordneten Behörden der Begriff „Notschlepper“ verwendet wird, während in der übrigen Fachliteratur im Zusammenhang mit dem Schleppen und/oder Bergen von havarierten Schiffen ausnahmslos der Begriff Bergungsschlepper (englisch = salvage tug) oder Schlepper (englisch = tug) angewandt wird?

Die Bezeichnung „Notschlepper“ soll deutlich machen, daß der Bund sich auf den Einsatz in Notfällen beschränkt und nicht als Bergungsunternehmen tätig wird. Mit der Notschleppkapazität soll ein potentieller Havarist ggf. solange in kontrollierter Verdriftung zur Vermeidung eines Strandens gehalten werden, bis die private Bergungs- und Schlepperwirtschaft die weitere Abarbeitung übernehmen kann.

25. Wie hoch sind die Kosten, die dem Bund durch die Charterung eines Hochseeschleppers seit März 1996 entstanden sind?
Sieht die Bundesregierung Möglichkeiten, die Kosten durch den Abschluß langfristiger Charterverträge oder durch die Wahl ähnlicher langfristiger Lösungen zu senken?

Die Charterung des Hochseeschleppers „Oceanic“ hat seit März 1996 dem Bund Kosten in Höhe von ca. 12,8 Mio. DM verursacht.

Die Dauer der jeweiligen Charterabschnitte hatte keinen Einfluß auf die Charterrate. Sowohl für Monatsverträge als auch für Langzeitverträge kam die gleiche Ratenhöhe zur Anwendung.

26. In welcher Höhe haben sich die Küstenländer bisher an diesen Kosten beteiligt?

Ein Angebot der Küstenländer zur Beteiligung an den Kosten liegt nicht vor.

27. Wie hoch sind die Kosten für die einzelnen Küstenländer, wenn die Bundesregierung ihr bisheriges Prinzip der größtmöglichen Gefahrenabwehr durch die weitere Charterung eines Hochseeschleppers beibehält und die Küstenländer sich an den Kosten beteiligen?

Siehe Antwort zu Frage 26.

28. Ist die Bundesregierung bezüglich einer derartigen Kostenbeteiligung an die Küstenländer herangetreten, und wenn ja, wann hat welches Küstenland seine Zustimmung zur Beibehaltung der Charterung des Hochseeschleppers „Oceanic“ unter Hinweis auf die dadurch entstehenden Kosten verweigert?

Die Bundesregierung hat zu den Beschlüssen der Umweltministerkonferenz-Nord bezüglich der Vorhaltung von Notschleppkapazität darauf hingewiesen, daß der Bund in seinem Zuständigkeitsbereich ausreichend Vorsorge getroffen hat. Gleichzeitig wurde den Küstenländern Gesprächsbereitschaft signalisiert

für den Fall, daß diese in eigener Zuständigkeit zusätzliche Maßnahmen für die Sicherung an der Deutschen Küste treffen wollen. Reaktionen der Küstenländer liegen dazu nicht vor.

29. Welche Gespräche oder andere Abstimmungen wurden auf welcher Ebene mit welchem Ergebnis zwischen der Bundesregierung und den Regierungen der Küstenländer im Hinblick auf eine Verlängerung der Charter eines Sicherungsschleppers Deutsche Bucht geführt?

Die Gespräche zu Fragen der Notschleppkapazität in der Deutschen Bucht wurden auf Arbeitsebene des Bundesverkehrsministeriums und der für Wirtschaft und Verkehr zuständigen Länderressorts und im Zusammenhang mit der Umweltministerkonferenz-Nord geführt. Siehe auch Antwort zu Frage 28.

30. Ist der Bundesregierung bekannt, wann und in welcher Weise sich welche Regierungen bzw. Parlamente, Landtagsausschüsse oder einzelne Landtagsabgeordnete im Hinblick auf eine Verlängerung der Charter eines Sicherungsschleppers Deutsche Bucht geäußert haben?

Eine vollständige Übersicht über die Aktivitäten der genannten Regierungen, Parlamente, Landtagsausschüsse oder einzelner Landtagsabgeordneter liegt der Bundesregierung naturgemäß nicht vor. Auf einzelne Anfragen hat die Bundesregierung fristgemäß geantwortet.

