

Antwort der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Gila Altmann (Aurich) und der Fraktion
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**
— Drucksache 13/11377 —

Sicherheit in der Deutschen Bucht IV

Die Bundesregierung geht davon aus, daß bislang mit den vorgehaltenen Notschleppkapazitäten „ausreichend Vorsorge zum Schutz der deutschen Küste getroffen wurde“ (Antwort der Bundesregierung vom 20. Februar 1998 auf die Kleine Anfrage „Sicherheit in der Deutschen Bucht III, Drucksache 13/9970). Diese Aussage ist nach Auskunft mehrerer Fachleute und Gutachter jedoch nur richtig, solange der von der Bundesregierung angemietete Hochseeschlepper OCEANIC (189 t Pfahlzug) oder ein anderer Hochseeschlepper mit gleicher Leistung ständig für Notschleppeinsätze zur Verfügung steht.

Ein 1996 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr erstelltes Gutachten der Hamburgischen Schiffbau-Versuchsanstalt mit dem Titel „Schlepperkapazität – Technische Anforderungen an Notschlepper in der Deutschen Bucht“ (HSVA-Gutachten) kommt ebenfalls zu dem Ergebnis, daß für eine ausreichende Vorsorge ein Schlepper mit einem Pfahlzug von mindestens 165 t erforderlich ist. Ein Schlepper mit einem Pfahlzug von 110 t wäre nach dem HSVA-Gutachten zwar rechnerisch in der Lage, einen abgeladenen Großtanker in der kräftemäßig günstigsten Lage zu halten, stößt aber unter realen Bedingungen an die Grenze seiner Möglichkeiten. Darüber hinaus läßt das HSVA-Gutachten – neben vielem anderen – die Frage offen, ob ein solcher Schlepper mit 110 t in der Lage ist, den Tanker unter diesen Bedingungen tatsächlich auch in diese kräftemäßig günstigste Lage zu bringen.

Die Bundesregierung geht davon aus, daß in Zukunft durch das neu gebaute Mehrzweckschiff NEUWERK, gemeinsam mit dem Mehrzweckschiff MELLUM, ausreichende Notschleppkapazität für das Seengebiet Deutsche Bucht bereitgestellt wird.

Das Mehrzweckschiff NEUWERK hat eine Reihe von baulichen Eigenheiten. Diese Eigenheiten lassen eindeutig erkennen, daß das Mehrzweckschiff NEUWERK nicht bzw. nur begrenzt für einen Notschlepp-einsatz geeignet ist. Daher kann die Bundesregierung nicht davon ausgehen, daß es sich bei diesem Schiff um einen Schlepper handelt, der den Empfehlungen des HSVA-Gutachtens entspricht.

Wir gehen daher davon aus, daß die Bundesregierung diesen Sachverhalt während der Erprobung des Mehrzweckschiffes NEUWERK erkennen könnte.

Vorbemerkung

Die Bundesregierung bekräftigt ihre Auffassung, daß die breite Palette der teilweise gemeinsam mit den Küstenländern eingeleiteten Vorsorge- und Bekämpfungsmaßnahmen die Sicherheit und den Schutz der maritimen Umwelt in der Deutschen Bucht gewährleisten.

Die Bundesregierung hat wiederholt, insbesondere bei der Beantwortung der Kleinen Anfragen betreffend Sicherheit in der Deutschen Bucht, Drucksachen 13/661, 13/2038, 13/7154, 13/7760 und 13/9970 (insgesamt 128 Einzelfragen) deutlich gemacht, daß mit einer Reihe von Präventivmaßnahmen, wie zum Beispiel der Einrichtung küstenferner Tankerwege, der Einführung eines Melde- regimes für Schiffe mit gefährlichen Gütern und der weiteren Verbesserung der Verkehrssicherungssysteme an der Deutschen Küste das Unfallrisiko weitgehend minimiert wurde; die Unfall- entwicklung zeigt die Richtigkeit dieses Weges.

Mit der Vorhaltung spezieller Unfallbekämpfungsausrüstung wird entsprechend Vorsorge geleistet, um für den Fall, in dem es dennoch zu einem Unfall käme, die notwendigen Maßnahmen zum Schutz der Deutschen Küste zu gewährleisten.

Darüber hinaus stehen mit der Indienststellung des neuen bundeseigenen Gefahrgutschiffes „Neuwerk“ zusammen mit der „Mellum“ zwei hochseetüchtige Fahrzeuge zur Verfügung, um jederzeit einen möglichen Havaristen sicher halten zu können.

Diese Schleppkapazität wird soweit notwendig durch Anmietung privater Schlepper ergänzt. Ein Verschleppen eines durch die bundeseigenen Notschleppfahrzeuge stabilisierten Havaristen in einen Hafen oder an einen anderen Ort wird regelmäßig zum gegebenen Zeitpunkt durch die vorgenannten Privatunternehmen vorzunehmen sein.

Mehrzweckschiff Neuwerk

1. Welcher Termin war nach Planung der Bundesregierung für die Indienststellung des Mehrzweckschiffes NEUWERK vorgesehen?

Vertraglich vereinbarter Ablieferungstermin der Werft/Indienst-stellungstermin war der 15. September 1997.

2. Aus welchen Gründen verzögerte sich die Ablieferung des Mehr- zweckschiffes NEUWERK?

Die Ablieferung des Schiffes verzögerte sich sowohl wegen der Schwierigkeiten, die die Werft infolge des Privatisierungs- und Umstrukturierungsprozesses zu bewältigen hatte, als auch wegen des Neuheitsgrades einiger Komponenten des Schiffes, die verschiedene Nachbesserungen zur Folge hatten.

3. Wann ist nach Planung der Bundesregierung die Indienststellung des Mehrzweckschiffes NEUWERK vorgesehen?

Das Schiff ist am 11. Juli 1998 in Dienst gestellt worden.

4. Welche Erprobungen sind nach Planung der Bundesregierung vor bzw. nach Indienststellung für das Mehrzweckschiff NEUWERK vorgesehen, und bis zu welchem Zeitpunkt sollen diese Erprobungen abgeschlossen sein?

Alle Komponenten des Schiffes sind einzeln und in ihrem Zusammenwirken nach einem detaillierten Programm, das sowohl vom Auftraggeber als auch vom Germanischen Lloyd genehmigt worden war, unter deren Aufsicht umfassenden Prüfungen und Erprobungen unterzogen worden. Mit Ausnahme der Eiserprobung sind alle Erprobungen bis zum 8. Juli 1998 erfolgreich abgeschlossen worden.

5. Welche Erprobungen des Mehrzweckschiffes NEUWERK sind aus welchem Grund und bei welchen Wetterbedingungen mit welchem Ergebnis durchgeführt worden?

Siehe Antwort zu Frage 4.

6. Welche weiteren Erprobungen hat die Bundesregierung für das Mehrzweckschiff geplant?
Wann, wo und unter welchen Bedingungen sollen diese weiteren Erprobungen durchgeführt werden?

Siehe Antwort zu Frage 4.

7. Welche Eiserprobungen plant die Bundesregierung für das Mehrzweckschiff NEUWERK, und wann und wo sollen diese durchgeführt werden?

Die Eiserprobung ist zu gegebener Zeit in der nördlichen Ostsee vorgesehen. Sie dient dem Nachweis der im Modellversuch bei der Hamburgischen Schiffbauversuchsanstalt optimierten Eisbrecheigenschaften des Schiffes unter realistischen Bedingungen. Siehe auch Vorbemerkung und Antwort zu Frage 4.

8. Wann sollen nach Planung der Bundesregierung sämtliche Erprobungen des Mehrzweckschiffes NEUWERK abgeschlossen sein?

Siehe Antworten zu den Fragen 4 und 7.

9. Wurde durch die Bundesregierung als Teil des Leistungsverzeichnisses zum Bau des Mehrzweckschiffes NEUWERK ein zu leistender Mindestpfahlzug vorgeschrieben?
Wenn ja, wieviel?
Wenn nein, warum nicht?

Ja; als Mindestpfahlzug wurden 1100 kN (110 t) verlangt.

10. Wurde nach Planung bzw. nach Kenntnis der Bundesregierung vor der Ablieferung des Mehrzweckschiffes NEUWERK ein sogenannter Pfahlzugversuch zur Ermittlung der Schleppleistung des Mehrzweckschiffes NEUWERK durchgeführt?
Wenn ja, unter welchen Bedingungen hat dieser Versuch stattgefunden, und zu welchem Ergebnis führte dieser Versuch?
Wenn nein, warum nicht?

Die Zugkraftmessung wurde am 16. Mai 1998 nach den Vorschriften und unter Aufsicht des Germanischen Lloyd durchgeführt. Die Messungen haben eine Zugkraft von 1135 kN (113,5 t) ergeben.

11. Plant die Bundesregierung nach Indienststellung des Mehrzweckschiffes NEUWERK die Durchführung eines Pfahlzugversuches unter Aufsicht einer Klassifikationsgesellschaft mit den international anerkannten Rahmenbedingungen für einen solchen Versuch, oder hat bereits ein Versuch stattgefunden?
Wenn ja, unter welchen Bedingungen, und mit welchem Ergebnis?
Wenn nein, warum nicht?

Siehe Antwort zu Frage 10.

12. Welche Aufgaben hat das Mehrzweckschiff NEUWERK nach Planung der Bundesregierung im Rahmen seiner Tätigkeit wo zu erfüllen, und für wie hoch wird der jeweils notwendige Zeitaufwand geschätzt?

Die „Neuwerk“ hat im Rahmen eines wirtschaftlichen Betriebs die Aufgaben „Bekämpfung von Schadstoffunfällen“, „verkehrsbezogener Feuerschutz“, „Notschleppen“, „Bearbeiten von Schiffahrtszeichen“ und „schiffahrtspolizeiliche Überwachung“ in der Deutschen Bucht wahrzunehmen (außerdem Eisbrecher-einsatz in der Regel nur in der westlichen Ostsee). Der Zeitaufwand für diese Tätigkeiten ist abhängig vom jeweiligen Erfordernis. Da das Schiff rund um die Uhr im Einsatz ist, tritt es im Notfall unverzüglich in Aktion. Andere Aufgaben werden dann zurückgestellt.

13. Welchen Einschränkungen im Hinblick auf seine Manövriertfähigkeit unterliegt das Mehrzweckschiff NEUWERK nach Kenntnis der Bundesregierung beim Notschleppen eines havarierten Tankers von über 135 000 tdw (tons of dead weight) bei Windstärken über 6 bzw. 9 Beaufort (Bft.)?

Die „Neuwerk“ wurde nach den Vorschriften und unter Aufsicht des Germanischen Lloyd gebaut. Sie hat dessen Klasse „GL + 100 A5 E3 FF1 Tug + MC E3 Aut RP 50 %, Oil Recovery Vessel, Che-

mical Recovery Vessel" ohne Einschränkungen erhalten. Mit Erteilung des Klassenzeichens „Tug“ bestehen ebenfalls keinerlei Einschränkungen hinsichtlich der Manövriereigenschaften, der Stabilität und der Schleppereigenschaften.

14. Welchen Einschränkungen unterliegt das Mehrzweckschiff NEUWERK nach Kenntnis der Bundesregierung beim Schleppen hinsichtlich seiner Stabilität, und welche Gegenmaßnahmen wurden aus welchem Grund und mit welchem Ergebnis ergriffen?

Siehe Antwort zu Frage 13.

15. Welche Maßnahmen wurden nach Kenntnis der Bundesregierung aus welchem Grund und mit welchem Ergebnis ergriffen, um ein Kentern des Mehrzweckschiffes NEUWERK zu verhindern?

Siehe Antwort zu Frage 13.

16. Welche baulichen Maßnahmen wurden nach Kenntnis der Bundesregierung aus welchen Gründen beim Mehrzweckschiff NEUWERK ergriffen, um ein Verhaken des Schleppdrahtes am Heck oder der Seite zu verhindern?

Siehe Antwort zu Frage 13.

17. Welche Folgen hätte nach Kenntnis der Bundesregierung die Tatsache, daß der Holpunkt des Schleppdrahtes des Mehrzweckschiffes NEUWERK im Verhältnis zu anderen Schiffen mit Schleppeinrichtungen verhältnismäßig hoch liegt, bei einem Notschleppeinsatz, der mit über 6 bzw. 9 Bft. stattfindet und bei dem ein havarierter Tanker über 135 000 tdw ausschert?

Siehe Antwort zu Frage 13.

18. An welchen Stellen und aus welchen Gründen könnte nach Kenntnis der Bundesregierung der Schleppdraht des Mehrzweckschiffes NEUWERK bei einem Notschleppeinsatz festhaken, und welche Folgen könnten dadurch entstehen?

Siehe Antwort zu Frage 13.

19. Welche Möglichkeiten bestehen nach Kenntnis der Bundesregierung, um beim Mehrzweckschiff NEUWERK in einer Gefahrensituation für Schiff und Besatzung die Schleppverbindung zu lösen, und welcher Zeitaufwand wäre dafür erforderlich?

Das Schiff ist mit den erforderlichen Vorrichtungen ausgestattet, die es ermöglichen, im Gefahrenfalle die Schleppverbindung unverzüglich zu lösen.

Siehe auch Antwort zu Frage 13.

Vorhandene Mehrzweckschiffe des Bundes

20. Für welche Aufgaben war das Mehrzweckschiff MELLUM bei seiner Indienststellung durch die Bundesregierung vorgesehen, und gehörte die Aufgabe „Notschleppen“ dazu?

Wenn nein, wann und warum ist dieser Aufgabenbereich dazugekommen?

Neben den Aufgaben „Ölunfallbekämpfung“, „schiffahrtspolizeiliche Überwachung“, „Schiffahrtszeichenwesen“, „Feuerbekämpfung“ und „Eisbrechen“ wurde auch die Aufgabe „Notschleppen“ von Anfang an vorgesehen.

21. Welche Aufträge hat das Mehrzweckschiff MELLUM in den letzten fünf Jahren wo und mit welchem Zeitaufwand im Auftrag der Bundesregierung durchgeführt?

Die „Mellum“ und die „Scharhörn“ waren in den vergangenen fünf Jahren in der Regel in der Deutschen Bucht im Einsatz. In diesem Zeitraum sind Notschleppeinsätze nicht erforderlich gewesen.

22. Wann, wie lange und aus welchen Gründen hielt sich nach Kenntnis der Bundesregierung das Mehrzweckschiff MELLUM in den letzten fünf Jahren nicht im Seegebiet zwischen dem Feuerschiff Deutsche Bucht, Helgoland und Wilhelmshaven auf, und wie lange hätte das Mehrzweckschiff von seinem Einsatzort bis in das Seegebiet benötigt?

Für Zeiträume, in denen sich die „Mellum“ für Eisbrecheraufgaben vorübergehend in der Ostsee aufhielt, wurde entsprechender Ersatz, z. B. durch Anmietung privater Schleppkapazität, bereitgestellt, so daß im Notschleppfall eine Rückkehr in die Deutsche Bucht nicht erforderlich gewesen wäre.

23. Welche Aufträge hat das Mehrzweckschiff SCHARHÖRN in den letzten fünf Jahren wo und mit welchem Zeitaufwand im Auftrag der Bundesregierung durchgeführt?

Siehe Antwort zu Frage 21.

24. Welches Schiff mit einer Schleppkapazität über 100 t wird der Bundesregierung außer den beiden Mehrzweckschiffen MELLUM und NEUWERK ab Oktober 1998 ständig und jederzeit im Seegebiet zwischen dem Feuerschiff Deutsche Bucht, Helgoland und Wilhelmshaven zur Verfügung stehen?

Schiffe der genannten Größenordnung (außer „Mellum“ und „Neuwerk“) werden überwiegend durch private Unternehmen betrieben. Der Bundesregierung liegen keine Erkenntnisse über deren Einsatzpläne vor.

Die Bundesregierung bereitet z. Z. eine Vereinbarung mit den Niederlanden vor, die die gegenseitige Unterstützung auf diesem Gebiet vorsieht und das Notschleppkonzept abrunden soll.

25. Welche Maßnahmen müssen bei welchem Mehrzweckschiff ergriffen werden, um das Schiff für den Einsatz als Notschlepper umzurüsten, und welche Umgebungsbedingungen und welcher Zeitaufwand sind für diese Umrüstung erforderlich?

Es sind keine Maßnahmen zur Umrüstung erforderlich.

26. Welche Zeiträume benötigen die Mehrzweckschiffe NEUWERK bzw. MELLUM, um bei Windstärken von über 6 Bft. nach Brechen des Schleppdrahtes eine neue Schleppverbindung zu einem havarierten Tanker mit über 135 000 tdw so herzustellen, daß sie ihre vollständige Schleppleistung wieder einsetzen können?

Der Zeitaufwand für die Herstellung einer Schleppverbindung unter den genannten Bedingungen hängt von einer Reihe vorher nicht bestimmbarer Faktoren des Einzelfalles ab. Diese Einschätzung trifft im übrigen nicht nur für „Neuwerk“ und „Mellum“, sondern auch für alle anderen Fahrzeuge zu.

27. Welche Gründe können nach Auffassung der Bundesregierung dazu führen, daß sich eines der beiden Mehrzweckschiffe NEUWERK und MELLUM nicht im Seegebiet zwischen dem Feuerschiff Deutsche Bucht, Helgoland und Wilhelmshaven befindet?

Die Präsenzzeit in der Deutschen Bucht kann durch Reparaturen, Einsätze bei Übungen und Unfällen im Bereich der Nachbarstaaten aufgrund des Bonn-Übereinkommens und der Helsinki-Konvention sowie durch Eisbrechereinsätze in der westlichen Ostsee unterbrochen werden. Siehe im übrigen auch Vorbemerkung.

Allgemeine Sicherheitsprobleme

28. Wie viele Schiffe können nach Auffassung der Bundesregierung maximal gleichzeitig am Bug oder Heck eines havarierten Tankers über 135 000 tdw festmachen, um den Tanker bei Windstärken über 6 bzw. 9 Bft. im Seegebiet Deutsche Bucht zu schleppen?

Dies hängt von den auf dem Havaristen vorhandenen Festmachereinrichtungen und deren Belastbarkeit ab.

Es ist davon auszugehen, daß ein Festmachen mehrerer Schlepper im Sinne der besseren Kräfteverteilung vorteilhaft ist.

29. Welche Auswirkungen auf die Manövriertfähigkeit des Schleppverbandes hat nach Auffassung der Bundesregierung das Festmachen eines Schleppers am Heck eines havarierten Tankers über 135 000 tdw, und welche eigenen Untersuchungen liegen ihr hierzu vor?

Für das Festhalten eines Havaristen (Notschleppen) ist es unerheblich, ob die Schlepptrasse an dessen Bug oder Heck angreift. Das für Tanker von der IMO empfohlene Notschleppgeschirr ist in

der Regel am Heck angeordnet. Bei den regelmäßigen Not-schleppübungen der „Mellum“ ist auch das Festhalten am Heck trainiert worden. Dabei wurden selbst bei simuliertem Ausfall der Maschinen- und der Ruderanlage und außermittigen Ruderlagen des Havaristen nachteilige Auswirkungen auf die Manövri-fähigkeit nicht erkannt.

30. Welche Schleppkapazität ist nach Kenntnis der Bundesregierung mindestens erforderlich, um einen havarierten Tanker über 135 000 tdw bei Windstärken über 6 bzw. 9 Bft. sicher auf Position zu halten?

Aus einem Gutachten der Hamburgischen Schiffbauversuchs-anstalt ergibt sich für den angenommenen Extremfall, der minde-stens auch die genannten Windstärken beinhaltet, eine Gesamt-schleppkapazität von 165 t.

31. Mit welchen Problemen ist nach Kenntnis der Bundesregierung zu rechnen, wenn im Rahmen eines Notschleppeneinsatzes mehr als ein Schlepper am Bug oder Heck zum Schleppen festmacht?

Wenn gleichzeitig mehrere Schlepper am Bug/Heck eines Havaristen arbeiten, können durch Koordination der Manöver Vorteile gegenüber dem Einzelschlepperumsatz erzielt werden (siehe auch Antwort zu Frage 28).

32. Auf welche Weise hat die Bundesregierung sichergestellt, daß bei einem Notschleppeneinsatz unverzüglich ein „Tow Master“ benannt werden kann, so daß eine Koordination mehrerer Schiffe beim Schleppen problemlos durchgeführt werden kann (wie im Schrei-ben des Germanischen Lloyd, Hamburg, an das Bundesministerium für Verkehr, Abteilung Seeverkehr vom 28. Februar 1997 aus-geführt)?

Generell wird bei allen Übungen und Notfalleinsätzen, an denen mehrere Schadstoffunfallbekämpfungsschiffe beteiligt sind, ein sog. On-Scene-Coordinator bestimmt, dem die gesamte Einsatz-leitung obliegt. Dies trifft auch für Notschleppeneinsätze zu, bei denen der Kapitän eines bundeseigenen Mehrzweckschiffes als solcher fungiert. Es wird darauf hingewiesen, daß Notschlepp-einsätze dazu bestimmt sind, einen Havaristen bis zum Eintreffen privater Berger sicher zu halten. Die bundeseigenen Schiffe sollen nicht das Geschäft der privaten Bergungs- und Schlepperreede-reien übernehmen.

33. Welche Kenntnisse und Erfahrungen muß nach Kenntnis der Bun-desregierung ein „Tow Master“ mindestens haben, der bei einem Notschleppeneinsatz mehrere Schiffe erfolgreich koordinieren soll?

Der On-Scene-Coordinator verfügt über umfassenden nautischen Sachverstand, der durch ein entsprechendes Patent nachge-

wiesen und durch langjährige Berufserfahrungen sowie die regelmäßige Leitung von Notschleppübungen ausgeprägt wurde.

34. Wie bewertet die Bundesregierung den im genannten Schreiben des Germanischen Lloyd gemachten Vorschlag, den Kapitän des Havaristen als „Tow Master“ zu benennen?

Siehe Antwort zu Frage 33.

35. Wie bewertet die Bundesregierung den im genannten Schreiben des Germanischen Lloyd gemachten Vorschlag, einen Lotsen als „Tow Master“ zu benennen?

Siehe Antwort zu Frage 33.

36. Wie bewerten nach Kenntnis der Bundesregierung die deutschen Lotsenbrüderschaften bzw. die Bundeslotsenkammer den im genannten Schreiben des Germanischen Lloyd gemachten Vorschlag, einen Lotsen als „Tow Master“ zu benennen?

Unter Hinweis auf die Antwort zu Frage 32 war es bislang nicht erforderlich, diese Frage an die Lotsen zu stellen.

37. Welche Schleppkapazitäten sind nach den Erfahrungen anderer Nordseeaanrainer bei tatsächlichen oder geübten Notschlepp einsätzen zum Schleppen eines havarierten Tankers über 135 000 tdw bei Windstärken über 6 Bft. notwendig, und welche Informationen liegen der Bundesregierung über diese Erfahrungen vor?

Nach den vorliegenden Erkenntnissen liegen die Pfahlzugstärken der von anderen Nordseeaanrainerstaaten vorgehaltenen Notschlepp-Kapazitäten (Niederlande, Frankreich, Großbritannien) zwischen 120 und 160 t.

38. Wie unterscheidet sich nach Kenntnis der Bundesregierung der Schleppvorgang zur Unterstützung eines Schiffes beim Passieren einer in Eis gebrochenen Fahrrinne gegenüber einem Notschlepp einsatz im Seengebiet Deutsche Bucht hinsichtlich der zu wählenden Länge des Schleppdrahtes und eines möglichen Ausscherens des Anhangs?

Bei der Fahrt eines Schleppverbandes durch eine Fahrrinne im Eis wird das zu schleppende Schiff möglichst dicht an den Schlepper herangezogen. Die „Neuwerk“ ist zu diesem Zweck mit einer besonderen Heckkonstruktion ausgerüstet, in der der Bug des geschleppten Schiffes geführt wird.

39. Welche Auswirkung hätte nach Kenntnis der Bundesregierung ein Verhaken des Schleppdrahtes am Heck oder der Seite eines schleppenden Schiffes in einer deratigen Situation?

Da schleppendes und geschlepptes Schiff eine Einheit bilden, kann ein Verhaken der Schlepptrasse nicht eintreten (siehe auch Antwort zu Frage 38).

40. Welche baulichen Maßnahmen werden nach Kenntnis der Bundesregierung aus welchen Gründen üblicherweise bei Schleppern ergriffen, um ein Verhaken des Schleppdrahtes am Heck oder der Seite zu verhindern?

Mit der Erteilung des Klassezeichens „Tug“ ist die Einhaltung der erforderlichen schiffbaulichen Voraussetzungen sichergestellt (siehe auch Antwort zu Frage 13).

41. Welche Schleppkapazitäten insgesamt sind durch welche Schlepper derzeit nach Kenntnis der Bundesregierung in welchen deutschen Seehäfen verfügbar?

Im Rahmen der Schleppervereinbarung der Wasser- und Schiffahrtsverwaltung stehen insgesamt 37 Schlepper an den Standorten Emden, Bremerhaven, Wilhelmshaven und Cuxhaven zur Verfügung mit Pfahlzugstärken von 20 bis 50 t.

42. Welche Schleppkapazitäten sind derzeit durch welche Schlepper nach Kenntnis der Bundesregierung aus welchen deutschen Seehäfen bei Windstärken über 6 Bft. sofort bzw. innerhalb einer Stunde im Seegebiet Deutsche Bucht verfügbar?

Die Schlepper sind als Seeschiffe zugelassen und damit ohne Einschränkungen seetauglich. Wie bei allen Schiffen – auch bei großen Hochseeschleppern –, entscheidet die Schiffführung in Ausübung der seemännischen Sorgfaltspflicht über den Einsatz im jeweiligen Einzelfall.

43. Welche Schleppkapazitäten sind derzeit nach Kenntnis der Bundesregierung aus welchen deutschen Seehäfen durch welche Schlepper bei Windstärken über 6 Bft. innerhalb von bis zu sechs Stunden im Seegebiet Deutsche Bucht verfügbar?

Unter Berücksichtigung der Antwort zu Frage 42 können die im Rahmen der Schleppervereinbarung benannten Schlepper innerhalb sechs Stunden im Seegebiet der Deutschen Bucht verfügbar sein.

44. Welche Schleppkapazität im Standort Wilhelmshaven ist nach Kenntnis der Bundesregierung für das Festmachen eines Tankers mit einer Tragfähigkeit von über 135 000 tdw bei günstigen bzw. ungünstigen Bedingungen erforderlich?

Üblicherweise werden maximal vier Schlepper mit einem durchschnittlichen Pfahlzug von 30 t benötigt. Bei ungünstigen Verhältnissen werden zwei weitere Schlepper angefordert.

45. Welche Auswirkung hat nach Kenntnis der Bundesregierung die Auslastung der in den deutschen Seehäfen eingesetzten Schlepper auf ihre Verfügbarkeit für Hilfeleistungen im Seegebiet Deutsche Bucht?

Die Bundesregierung geht davon aus, daß angesichts der beträchtlichen Zahl der in der Schleppervereinbarung genannten Schlepper jederzeit ein Teil dieser Fahrzeuge für Hilfeleistungen in der Deutschen Bucht zur Verfügung steht. Abgesehen davon werden im Notfall, ggf. im Wege schiffahrtspolizeilicher Verfügungen nach dem Seeaufgabengesetz, entsprechende Prioritäten gesetzt werden.

46. Welche Auswirkung hat nach Kenntnis der Bundesregierung die Bereithaltung von in den deutschen Nordseehäfen eingesetzten Schleppern als Feuerlösch- bzw. Sicherheitsschlepper für die Umschlagseinrichtungen in diesen Häfen auf ihre Verfügbarkeit für Hilfeleistungen im Seegebiet Deutsche Bucht?

Siehe Antwort zu Frage 45.

47. Welche Feuerlöschkapazitäten werden nach Planung der Bundesregierung durch welche Schiffe in welchen deutschen Nordseehäfen zur Zeit und in Zukunft bereitgestellt?

Für den Feuerschutz in den Häfen sind die Bundesländer zuständig. Im Interesse der Bündelung der Kapazitäten hat die Bundesregierung, die für den verkehrsbezogenen Feuerschutz auf den Bundeswasserstraßen zuständig ist, mit den Küstenländern entsprechende Vereinbarungen abgeschlossen, nach denen beide Seiten auf die jeweiligen Kapazitäten zurückgreifen können.

48. Wie beurteilt die Bundesregierung die Möglichkeit, daß sich durch einen eventuellen Verkauf des letzten, unter deutscher Flagge fahrenden Hochseeschleppers OCEANIC die Sicherheitslage in der Deutschen Bucht verschlechtert?

Das Vorsorgekonzept der Bundesregierung für Notschleppaufgaben stützt sich auf den Einsatz der bundeseigenen Mehrzweckschiffe „Mellum“ und „Neuwerk“ sowie die im Rahmen der Schleppervereinbarung zur Verfügung stehenden privaten Schlepper (siehe auch Antwort zu Frage 41).

49. Sieht die Bundesregierung die Gefahr, daß bei einem eventuellen Verkauf der OCEANIC vorhandenes hochspezialisiertes see-männisches Wissen verlorengehen könnte, das zur Aufrechterhaltung der Sicherheit in der Deutschen Bucht erforderlich ist, und wie will sie dem gegebenenfalls begegnen?

Siehe Antwort zur Frage 48.