

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Claudia Müller,
Sven-Christian Kindler, Matthias Gastel, weiterer Abgeordneter und
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/30897 –**

Schiffssicherheit an der deutschen Nord- und Ostseeküste

Vorbemerkung der Fragesteller

Die internationale Seeschifffahrt, insbesondere die Containerschifffahrt, ist nach Ansicht der Fragesteller durch weiterhin zunehmende Schiffsgrößen gekennzeichnet. Ein als sicher geltender Transport scheint nach Ansicht der Fragesteller ab gewissen Schiffsmaßen nicht mehr vollständig gewährleistet zu sein. Containerverluste können dann etwa im Falle von schlechten Wetterlagen häufiger auftreten. Einige Vorfälle und Havarien in jüngster Vergangenheit, unter anderem Containerverlust des großen Containerschiffs „MSC Zoe“ 2019 in niederländischen und deutschen Gewässern, haben die Gefahren auch für die deutschen Küsten verdeutlicht. Auch in jüngster Vergangenheit, zwischen Dezember 2020 und März 2021 ereignete sich eine Reihe von Containerverlusten bei verschiedenen größeren Containerschiffen (<https://gcaptain.com/shipping-containers-lost-at-sea/#:~:text=The%20shipping%20industry%20is%20seeing,such%20as%20Amazon%20and%20Tesla.>).

Besonders die Havarie des großen Containerschiffs „Ever Given“ im Suezkanal hat nach Ansicht der Fragesteller erneut deutlich gezeigt, wie anfällig besonders große Containerschiffe sein können und welche Schäden für direkt Beteiligte (u. a. Reedereien, Besatzung, Kanalbetreiber, Befrachter) sowie möglicherweise auch für Natur und Umwelt entstehen können. Darüber hinaus wäre ein ähnlicher Vorfall nach Auffassung der Fragestellenden zum Beispiel in seewärtigen Hafenzufahrten wie der Unterelbe eine Katastrophe für den Hamburger Hafen und damit für Deutschland und die Warenversorgung in Mitteleuropa. Daher muss sich die Bundesregierung nach Ansicht der Fragesteller damit befassen, wie sie durch vorbeugende Maßnahmen dazu beiträgt, solche Vorfälle in Zukunft zu vermeiden.

1. Welche konkreten Maßnahmen nach der Havarie des Containerschiffs „MSC Zoe“ mit Containerverlusten in niederländischen und deutschen Gewässern (beispielsweise Vorgaben zur Nutzung des „Verkehrstrennungsgebiet[s] German Bight Western Approach“ statt des „Verkehrstrennungsgebiet[s] Terschelling German Bight“) wird die Bundesregierung bis wann umsetzen, bzw. was davon setzt sie bereits um?
2. In welchem Stand befindet sich die nach Informationen der Fragesteller angekündigte Kontaktaufnahme der Bundesregierung zur Regierung des Königreichs der Niederlande, um gemeinsam in der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) die beabsichtigte Verlegung der Fahrrinne für besonders große Schiffe bei bestimmten Wetterlagen („Verkehrstrennungsgebiet German Bight Western Approach“ statt „Verkehrstrennungsgebiet Terschelling German Bight“) zu beantragen?
3. Bis wann plant die Bundesregierung, gemeinsam mit den Niederlanden einen entsprechenden Antrag in der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation zur beabsichtigten Verlegung der Fahrrinne für besonders große Schiffe bei bestimmten Wetterlagen einzubringen?
4. Von welchem erforderlichen Zeitraum zur Einführung der beabsichtigten Verlegung der Fahrrinne für besonders große Schiffe bei bestimmten Wetterlagen geht die Bundesregierung aus?

Die Fragen 1 bis 4 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat in Abstimmung mit den Niederlanden und Dänemark beschlossen, ab November 2020 als Interims-Maßnahme eine Warnmeldung für die Schifffahrt herauszugeben. Darin wird Großcontainerschiffen (über 200 m Länge) empfohlen, bei Sturmwetterlagen als Route das seewärtig gelegene Verkehrstrennungsgebiet (VTG) „German Bight Western Approach“ zu nutzen. Diese Warnmeldung wird bei Sturmvorhersage mehrmals täglich ausgesendet und ist in den Nautischen Warnnachrichten veröffentlicht. Basierend auf vorläufigen Untersuchungen zeigt diese Maßnahme Wirkung.

Auch bei der Erarbeitung weiterer Maßnahmen, z. B. zur Anpassung der bestehenden Verkehrslenkungsmaßnahmen bei der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) vor der deutschen Küste oder der Überarbeitung der bestehenden Ladungssicherungsvorschriften (TOP TIER Projekt) für Containerschiffe, arbeitet das BMVI eng mit den niederländischen und dänischen Behörden zusammen.

Zur Begründung weiterer Verkehrslenkungsmaßnahmen führt das niederländische Institut MARIN weitere Studien zu den sogenannten Grünwassereffekten durch, die bei bestimmten Wetterlagen zu Seeschlag bis auf die Höhe des Wetterdecks führen können. Parallel dazu untersucht das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) im Schiffsführungs-/Seegebietssimulator unter anderem die Fragen, ab welcher Schiffsgröße und ab welchem Tiefgang Flachwassereffekte auftreten, inwieweit das Risiko einer Grundberührung besteht und wie sich die Verlagerung des Verkehrs in das VTG „German Bight Western Approach“ auf die Risikoanalyse für das VTG und angrenzende Offshore-Windparks auswirkt. Nach Auswertung der bis Ende des Jahres erwarteten Ergebnisse plant die Bundesregierung, gemeinsam mit den Niederlanden einen Vorschlag zu erarbeiten und 2022 bei der IMO einzureichen.

Deutschland war zudem eine der treibenden Kräfte bei der Entwicklung der zweiten Generation von Kriterien zur Intaktsstabilität von Seeschiffen durch die IMO, die viele der auch im Fall der MS ZOE problematischen hydrodynamischen Phänomene bereits berücksichtigen. Die entsprechenden Richtlinien wur-

den von der IMO im November 2020 beschlossen. Die Bundesregierung strebt gemeinsam mit den europäischen Partnern eine international verbindliche Anwendung der Richtlinien nach dem Ende der Testphase an.

5. Inwieweit ist nach Kenntnis der Bundesregierung im Falle einer Verletzung des Verkehrstrennungsgebiets für besonders große Schiffe bei bestimmten Wetterlagen die dann geänderte Fahrtroute durch betreffende Schiffe verpflichtend zu nutzen, und beabsichtigt sie dies zu kontrollieren?

Da sich die betroffenen Verkehrstrennungsgebiete größtenteils in internationalen Gewässern befinden, erfolgt die Verpflichtung über das jeweilige Flaggenstaatsrecht. Die Überwachung und Durchsetzung in Deutschland erfolgt im Rahmen der maritimen Verkehrssicherung durch die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt.

6. Welche weiteren Maßnahmen in diesem Zusammenhang – wie die verpflichtende Installation von Inklinometern zur Messung der Schiffsneigung in Containerschiffen oder den Einbau von Ortungssendern an Containern oder ähnliche zielführende Maßnahmen – verfolgt die Bundesregierung bis wann in welchen Gremien auf welcher Ebene?

Zur besseren Erkennung kritischer Rollbewegungen hat sich die Bundesregierung dafür eingesetzt, dass in der IMO auf Initiative Deutschlands Leistungsanforderungen für elektronische Inklinometer (Krängungswinkelmesser) entwickelt und durch die IMO beschlossen (Entschließung MSC.363(92)) wurden. Um die Verhandlungen zu beschleunigen, hat Deutschland gemeinsam mit Frankreich, den Niederlanden und dem internationalen Reeder-Verband ICS (International Chamber of Shipping) einen konkreten Änderungsvorschlag für das SOLAS-Übereinkommen (Internationales Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See) vorgelegt, über den in der 104. Sitzung im Oktober 2021 diskutiert und entschieden werden soll.

Darüber hinaus wurde bei der 103. Sitzung des Schiffssicherheitsausschusses (MSC) beschlossen, die Entwicklung von Maßnahmen zur Aufspürung und Meldung von Containerverlusten auf See auf das Arbeitsprogramm der IMO für das nächste Biennium 2022 bis 2023 zu setzen. Dieser Vorschlag wurde von Deutschland, gemeinsam mit anderen EU-Mitgliedstaaten, unterstützt.

7. Wie viele Container sind in deutschen Meeren in den Monaten Januar 2018 bis Mai 2021 nach Kenntnis der Bundesregierung über Bord gegangen (bitte monatsweise genau angeben)?

Unfallmeldungen über Containerverluste gehen bei den zuständigen Verkehrszentralen ein. Das Havariekommando erstellt ein detailliertes Lagebild nur im Falle einer komplexen Schadenslage. In dem angefragten Zeitraum Januar 2018 bis Mai 2021 gab es im Zusammenhang mit Containerverlusten die Havarie der MSC ZOE im Januar 2019, die als komplexe Schadenslage eingestuft worden ist. Hierbei verlor das Schiff insgesamt 342 Container, davon 45 im deutschen Zuständigkeitsbereich der Nordsee.

Im Übrigen liegen der Bundesregierung keine weiteren eigenen Informationen vor.

8. Welche Folgen hatten diese Containerverluste auf die Umwelt und die Meeresökologie sowie die deutschen Küsten?

Es wird auf die die Stellungnahme „Havarien mit Containerfrachtern“ der Unabhängigen Umweltexpertengruppe „Folgen von Schadstoffunfällen“ (UEG) beim Havariekommando verwiesen (abrufbar unter: https://www.havariekommando.de/SharedDocs/Downloads/DE/UEGStellungennahmen/HavarienContainerfrachtern.pdf?__blob=publicationFile&v=3).

Nach Information der Nationalparkverwaltung niedersächsisches Wattenmeer wurden die von der MSC Zoe ins Meer gelangten Container beim Sturz ins Wasser beschädigt und haben Anteile ihrer Ladung verloren. Ins Meer gelangte Container der MSC Zoe enthielten u. a. Kunststoffgranulat zur weiteren Verarbeitung. Dieses Granulat, das als Mikroplastik klassifiziert wird, wurde insbesondere an niederländischen Stränden angespült. Die Universität Groningen und das Royal Netherlands Institute for Sea Research (NIOZ) hatten hierzu ein Forschungsprojekt zur Erfassung gestartet. Das Mikroplastik wurde entlang der gesamten Küste mit einem Schwerpunkt auf der Insel Schiermonnikoog gefunden. Insgesamt konnte keine erhöhte Rate an Mikroplastik in den untersuchten Tierarten im Vergleich zu den Jahren vor der Havarie der MSC Zoe festgestellt werden. Weitere Informationen sind unter im Internet einzusehen (abrufbar unter: <https://www.waddenacademie.nl/nieuws/nieuwsbericht/rapport-over-ecologische-gevolgen-containerramp-msc-zoe-openbaar>).

9. Hat die Bundesregierung die Reihe an Containerverlusten um den Jahreswechsel 2020/2021 (u. a. durch die Containerschiffe „ONE Aquila“, „ONE Apus“, „Maersk Essen“, „Maersk Eindhoven“, „Ever Liberal“, „MSC Aries“) bewertet, und welche Folgen für die Meeres- und Küstenökologie hatten diese nach Kenntnis der Bundesregierung, und welche Schlüsse zieht die Bundesregierung daraus für ihre weitere Schiffssicherheitsstrategie und ihre Meeres- und Küstenschutzstrategie?

Die Bundesregierung bezieht diese Unfälle in die weiteren Überlegungen zur Schiffssicherheit, insbesondere bei den Verhandlungen auf internationaler Ebene, mit ein.

10. Hat die Bundesregierung aus dem kürzlich im Suezkanal havarierten Containerschiff „Ever Given“ für die Sicherheit der seewärtigen Zufahrten deutscher Häfen sowie die Sicherheit und mögliche Maßnahmen in Bezug auf besonders große Containerschiffe und eine entsprechende Risikobewertung bezüglich sämtlicher möglichen Szenarien Schlussfolgerungen gezogen, und wenn ja, welche?
12. Welche Maßnahmen ergreift die Bundesregierung zusammen mit den Küstenländern, um einen Vorfall wie die Havarie des Containerschiffs „Ever Given“ in der Unterelbe oder in anderen wichtigen seewärtigen Hafenzufahrten zu vermeiden, und welche Notfallvorsorge betreibt sie diesbezüglich?

Die Fragen 10 und 12 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Auf den deutschen Seeschiffahrtsstraßen besteht ein hohes Sicherheitsniveau aufgrund umfangreicher Maßnahmen. Anläufe werden zeitlich genau vorgeplant und überwacht. Die Schiffsführung erhält von den Verkehrszentralen der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) rund um die Uhr Verkehrsinformationen, -unterstützung (gezielte Hinweise und Warnungen) und ggf.

auch schiffahrtspolizeiliche Anordnungen. Lotsen beraten die Schiffsführung, insbesondere zu den örtlichen Besonderheiten des Reviers. Bei besonders großen Schiffen sind zwei Lotsen an Bord. Schiffsfahrtszeichen bieten zudem jederzeit zuverlässig Orientierung. Den Schiffen wird auf nahezu allen Revieren eine sichere Höchstgeschwindigkeit vorgegeben. Das Havariekommando hat darüber hinaus in Zusammenarbeit mit dem Deutschen Nautischen Verein exemplarische Strandungsereignisse geprüft und hält Notfallkonzepte für die Bergung havariierter Großcontainerschiffe vor.

Eine abschließende Bewertung wird erst möglich sein, wenn die Erstsursache, die für die Havarie der „Ever Given“ ursächlich war, nach den Regeln der internationalen Seeunfalluntersuchung festgestellt worden ist.

11. Ist der Bundesregierung bekannt, welche Folgen die Havarie des Containerschiffs „Ever Given“ bisher nach ersten Einschätzungen für welche Branchen der deutschen Wirtschaft sowie insbesondere für die deutsche Seeverkehrswirtschaft hat (bitte jeweilige geschätzte Schadenshöhe in Euro nennen)?

Der Bundesregierung liegen keine umfassenden Erkenntnisse und Einschätzungen zu branchenspezifischen Betroffenheiten vor.

13. Kann die Bundesregierung eine Havarie in deutschen Wasserstraßen, ähnlich jener des Containerschiffs „Ever Given“ im Suezkanal, ausschließen (bitte begründen)?

Die Unfallzahlen auf den deutschen Revieren sind extrem niedrig. Gleichwohl kann ein Festkommen nicht in jedem Einzelfall ausgeschlossen werden. So können technische Defekte zu einer Havarie führen. Die WSV trifft alle Maßnahmen, die ein sicheres Befahren der Reviere ermöglichen (z. B. Festlegung maximal zulässiger Windstärken, Begegnungsrestriktionen, Lotspflicht einschließlich zusätzlicher Landradarberatung).

14. Bis wann strebt die Bundesregierung die Einführung einer Lotspflicht in der Kadettrinne (Seegebiet der Ostsee zwischen Fehmarnbelt und Bornholm) an (bitte voraussichtlichen Zeitraum nennen)?
15. Welche Maßnahmen wird die Bundesregierung zur Einführung einer Lotspflicht in der Kadettrinne in welchen Gremien auf welchen Ebenen ergreifen bzw. seit wann ergreift sie diese, und welche Hürden sieht sie möglicherweise aktuell auf dem Weg einer Realisierung?

Die Fragen 14 und 15 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Aufgrund des Rechtsstatus der Kadettrinne als internationales Gewässer kann eine Regelung zur Lotsenführung nur durch die IMO erfolgen. Aktuell empfiehlt die IMO eine Lotsenannahme für bestimmte Schiffe (z. B. mit einem Tiefgang größer 11 Meter) (SN.1/Rundschreiben.263). Für eine verbindliche Regelung ist die Abstimmung mit den Anrainerstaaten notwendig. Ein Konsens mit den Ostsee-Anrainern zur Einführung ist aktuell nicht absehbar.

16. Strebt die Bundesregierung an, die erste Reviersprache (Verständigungssprache im Seeschiff-Funkverkehr) von Deutsch auf Englisch zu ändern?

Wenn ja, bis wann, und durch welche Maßnahmen?

Wenn nein, warum nicht?

Aufgrund der Regelung in § 3 der Seeschiffsstraßen-Ordnung (SeeSchStrO) sowie der Schiffssicherheitsverordnung (SchSV) in der Anlage 1, Absatz C.I.4 Nummer 3, sieht die Bundesregierung eine uneingeschränkte Nutzungsmöglichkeit der englischen Sprache im Seefunkverkehr als gegeben an. Ein Sicherheitsgewinn durch eine Änderung der bestehenden Systematik ist nicht erkennbar.

17. Bis zu welchen seitlichen Windgeschwindigkeiten dürfen auf der Elbe außergewöhnlich große Fahrzeuge mit hohen Containeraufbauten fahren (bitte jeweils anhand der Tonnen angeben)?
- a) Auf welche wissenschaftlichen und rechtlichen Grundlagen stützt sich die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung bei ihren Entscheidungen?
- b) Welche Szenarien zum Verhältnis von seitlichem Winddruck, Fläche der Aufbauten, Fahrzeuggeschwindigkeit, Steuerungsfähigkeit und Vorhaltewinkel wurden dabei untersucht?

Die Fragen 17 bis 17b werden gemeinsam beantwortet.

Mittels gewonnener Erkenntnisse aus Simulationen in einem zertifizierten Schiffsführungssimulator sowie der Erfahrung der Lotsenbrüderschaft und aufgrund der behördlichen Expertise der WSV werden die Auflagen in den schiffahrtspolizeilichen Genehmigungen für das Befahren des Reviers Elbe festgelegt. Hierin eingeflossen sind ebenfalls die Studienergebnisse der BAW (Bundesanstalt für Wasserbau). Containerschiffe dürfen ihre Fahrt nur antreten, wenn bestimmte Windgeschwindigkeiten an festgelegten Messgeräten nicht überschritten werden:

- Containerschiffe mit einer Länge von 330 bis 360 m: Bft. 7 an den Messgeräten Bake A und am Standort Brunsbüttel,
- Containerschiffe mit einer Länge von 360 bis 380 m: Bft. 7 am Messgerät Bake A oder Bft. 6 am Messgerät am Standort Brunsbüttel,
- Containerschiffe mit einer Länge von mehr als 380 m: Bft. 6 an den Messgeräten Bake A und am Standort Brunsbüttel.

18. Ist der Bundesregierung bekannt, aus welchen Gründen die maximal zulässigen Fahrzeuggeschwindigkeiten auf der Elbe durchweg höher sind als im tidebeeinflussten Bereich des Suezkanals?
19. Sind die höheren zulässigen Geschwindigkeiten wissenschaftlichen Grundlagen zur Sicherheit des Schiffsverkehrs, den Empfehlungen des PIANC, der Länge der Revierstrecke oder weiteren bzw. anderen Gründen (bitte nennen) geschuldet?

Die Fragen 18 und 19 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Zum Suezkanal liegen keine Angaben vor. Die zulässigen Geschwindigkeiten der Fahrzeuge auf der Elbe vereinen verschiedene Anforderungen aus Sicherheit, Leichtigkeit, Umweltschutz und Wirtschaftlichkeit (z. B. größtmögliche

Tidefenster zwecks Flexibilität, ausreichende Steuerfähigkeit, Reduzierung des Windeinflusses auf das Fahrverhalten, Minimierung schiffsseitig erzeugter Belastungen, Dauer der Revierfahrt, Kompromiss aus zulässigem Tiefgang unter Berücksichtigung hydrodynamischer Effekte bei gleichzeitiger Wirtschaftlichkeit von Ausbaumaßnahmen).

20. Welche technischen Anforderungen zur Gewährleistung der Steuerfähigkeit von außergewöhnlich großen Fahrzeugen sind nach Kenntnis der Bundesregierung auf der Elbe vorgeschrieben (Querruder, Redundanzen, Schlepperpflicht u. a. – bitte jeweils anhand der Schiffsfahrtszeichen in Tonnen angeben)?

Es sind keine weiterführenden technischen Anforderungen, die über die grundsätzlichen, international festgelegten Ausrüstungsstandards hinausgehen, für das Befahren der Elbe vorgeschrieben. Im Rahmen der Reviereintrittsmeldung gemäß § 58 SeeSchStrO hat ein Fahrzeug vor Befahren des Reviers zu erklären, ob Mängel an Schiff (oder Ladung) vorliegen. Gegebenenfalls können Auflagen wie eine Schlepperbegleitung festgelegt werden.

21. Welche zusätzlichen Anforderungen gelten nach Kenntnis der Bundesregierung für sogenannte Wegerechtsschiffe?

Außergewöhnlich große Fahrzeuge werden aufgrund ihrer Abmessungen im Regelfall gleichzeitig als Wegerechtsschiffe eingestuft. Insofern gibt es keine zusätzlichen separaten Anforderungen.

22. Warum ist laut Bekanntmachung der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Außenstelle Nord zu 10.1 Elbe das Begegnen von außergewöhnlich großen Fahrzeugen vor Altenbruch, vor der Störmündung, vor Bielenberg, vor Stadersand und vor der Lühe verboten (<https://cdn.websit-e-editor.net/39d3849edc30458da4cf1b25509ee527/files/uploaded/Elwis%2520SeeSchStrO.pdf>)?

Bei den genannten Bereichen handelt es sich um Fahrwasserkrümmungen. Die Begegnungsverbote dienen der Sicherheit, um Begegnungen in den Kurven mit resultierendem erhöhten Verkehrsflächenbedarf während der Kurvenfahrt zu vermeiden. Ziel ist es, Begegnungen auf den geraden Fahrwasserabschnitten bei einem konstant eingesteuerten Kurs der beteiligten Fahrzeuge durchzuführen.

23. Wie groß sind hier jeweils die Fahrrinnenbreiten?

Die Fahrrinnenbreiten auf der Elbe betragen von See kommend bis Tn 77/WS1 400 m, weiter elbaufwärts bis Tn 121 320 m und im Bereich der Begegnungsbox 385 m (bis zur Landesgrenze Hamburg). In Fahrwasserkrümmungen ist die Fahrrinne aufgeweitet, um dem erhöhten Verkehrsflächenbedarf während der Kurvenfahrt Rechnung zu tragen.

24. Welche Empfehlungen der PIANC („The World Association for Waterborne Transport“) zu Schiffsgößen im Verhältnis zu Fahrrinnenbreiten hat die Bundesregierung in Bezug auf Bundeswasserstraßen beachtet, und welche Rolle spielt dabei der „Point of no Return“?

Die Bemessung von Fahrrinnen erfolgt in Deutschland gemäß internationaler Praxis und berücksichtigt die Empfehlungen von PIANC. Es existiert eine Empfehlung von PIANC, bei einem Tidenhub von mehr als 4 m in Verbindung mit starken Strömungen und steilen Unterwasserböschungen die Gefahr einer Blockade der Fahrrinne durch ein Schiff zu berücksichtigen und eine Breite der Fahrrinne größer als die Länge über Alles des Bemessungsschiffes vorzusehen. Der Tidenhub auf der Bundesstrecke der Elbe beträgt maximal 3,5 m (Schulau) und der Neigungswinkel der Unterwasserböschungen variiert stark über das Revier. Gleichwohl wird dieser Aspekt aber bei allen Revieren gebührend berücksichtigt. Die Länge über Alles der verkehrenden Containerschiffe übersteigt in allen relevanten Revieren (Jade, Weser, Elbe) die Breite der planfestgestellten Fahrrinnen.

25. Für wann und zu welchen Punkten sind in diesem Kalenderjahr neue Bekanntmachungen der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung zur Seeschifffahrtsstraßen-Ordnung (SeeSchStrO) für die Elbe geplant?

Bekanntmachungen sind rechtlich Verwaltungsakte in Form von Allgemeinverfügungen und ein Instrument für regionale Verkehrsregelungen. Die Ermächtigungsgrundlage ermöglicht der WSV ein schnelles Tätigwerden bei veränderten Umständen. Gegebenenfalls sind dieses Jahr noch Anpassungen der Bekanntmachungen zu § 30 Absatz 3 SeeSchStrO vorzunehmen.