

**Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung  
gemäß § 46 Abs. 1 GO LT  
mit Antwort der Landesregierung**

Anfrage der Abgeordneten Jörg Bode, Hillgriet Eilers und Horst Kortlang (FDP)

Antwort des Ministeriums für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz namens der Landesregierung

**Wie lange würde ein havariertes Großcontainerschiff von der Fahrwassertonne TG 11 bis zur 10-m-Tiefenlinie vor Norderney driften?**

Anfrage der Abgeordneten Jörg Bode, Hillgriet Eilers und Horst Kortlang (FDP), eingegangen am 15.09.2020 - Drs. 18/7464

an die Staatskanzlei übersandt am 18.09.2020

Antwort des Ministeriums für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz namens der Landesregierung

**Vorbemerkung der Abgeordneten**

Die Landesregierung führt in der Antwort zur Anfrage „Welche Schlussfolgerungen zieht die Landesregierung aus der Stellungnahme der Bundesregierung zum Transport von Gefahrgut auf Großcontainerschiffen?“ (Drucksache 18/7263) u. a. Folgendes aus: „Eine Evaluierung des Notschleppkonzeptes der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes vom August 2018 beruht auf der wissenschaftlichen Untersuchung des Driftverhaltens unterschiedlicher Schiffstypen bei Sturmweatherlagen (Windstärke 9 Beaufort [Bft]). Die mit dieser Untersuchung vom Havariekommando beauftragte Universität Duisburg-Essen und der DNV-GL (international tätige Klassifikationsgesellschaft) ermittelten für ein Großcontainerschiff, das manövrierunfähig ohne Antrieb bei diesen Wetterbedingungen frei vor dem Wind in der Nordsee treibt, eine Driftgeschwindigkeit von rund 6 kn (entsprechend ca. 11 km/h). Eine wesentliche Bemessungsvorgabe des deutschen Notschleppkonzeptes ist, dass jeder Havarist binnen maximal zwei Stunden von einem Notschlepper erreicht werden muss. ... Eignet sich der Maschinenausfall im ungünstigsten Fall in der Mitte zwischen zwei Sturmpositionen, kann das Schiff bis zu 12 Seemeilen vertreiben (2 Std x 6 sm/Std), bis ein Notschlepper vor Ort ist“ (Drucksache 18/7363, Antwort auf Frage 1). Mit Blick auf die Seekarte INT 1045 ergeben sich nachfolgende Fragen mit Bezug auf die Entfernung zwischen dem südlichen Tonnenstrich (Tonnen TG 1, TG 3, TG 5, TG 7, TG 9, TG 11, TG 13, TG 15, TG 17 TG 19 bis zur Ansteuerungstonne Weser) des VTG Terschelling German Bight und der 10-m-Tiefenlinie vor den Ostfriesischen Inseln Borkum, Juist, Norderney, Baltrum, Langeoog, Spiekeroog und Wangerooge.

**Vorbemerkung der Landesregierung**

Der Sachverhalt „Driften eines Großcontainerschiffs“ ist unter dem rechtlichen Fachbegriff „Bergung zur Gefahrenabwehr“ (umgangssprachlich: Notschleppen) zu subsumieren. Die Aufgabe der Bergung zur Gefahrenabwehr ist eine ausschließliche Bundeszuständigkeit, basierend auf dem Seeaufgabengesetz des Bundes. Die Ausführung dieser Aufgabe erfolgt im Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur und dessen nachgeordneten Bereichen, der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt und dem Havariekommando.

Bei der Mehrzahl der Fragen ist somit auf die Zuständigkeit der Bundesregierung zu verweisen. Die Beantwortung der Kleinen Anfrage kann deshalb nicht vollumfänglich durch die Landesregierung erfolgen.

1. **Wie breit ist das VTG Terschelling German Bight insgesamt, welche Breite haben hierbei die jeweils festgelegten Verkehrsrichtungen (westgehender und ostgehender Schifffahrtsweg), und wie breit ist die Trennzone zwischen den Verkehrsrichtungsgebieten (Angabe bitte in Seemeilen)?**

Die Breite des VTG Terschelling German Bight beträgt acht Seemeilen, die Breite der Trennzone zwei Seemeilen und die Breiten der Zonen für die östliche und westliche Fahrriichtung jeweils drei Seemeilen.

2. **Wie weit ist die Mitte des ostgehenden Schifffahrtsweges des VTG Terschelling German Bight vom Tonnenstrich TG 1 bis TG 19 entfernt (Angabe bitte in Seemeilen)?**

Nach Kenntnis der Landesregierung wurde mit Wirkung vom 18. Februar 2013 eine Umbetonnung des VTG Terschelling-German Bight durch die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes vorgenommen (Quelle: Benachrichtigungen für Seefahrer des WSA Wilhelmshaven Nr. 4/13). Die bis dahin vorhandenen Tonnen TG 1 bis TG 19 wurden verlegt, umbezeichnet oder eingezogen. Seitdem existiert der frühere Tonnenstrich TG 1 bis TG 19 nicht mehr. Die Entfernungen zum aktuellen Tonnenstrich (TG 1 bis TG 9 / Weser 2) können der amtlichen Seekarte Nr. 87 / INT 1413 „Borkum bis Neuwerk und Helgoland“, Herausgeber Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie, entnommen werden. Gemäß der Antwort zu Frage 1 ergibt sich eine Entfernung von 1,5 Seemeilen.

3. **Wie viele Minuten würde ein havariertes Großcontainerschiff mit einer Driftgeschwindigkeit von rund 6 kn von der Mitte des ostgehenden Schifffahrtsweges des VTG Terschelling German Bight bis zur Erreichung des südlichen Tonnenstrichs TG 1 bis TG 19 driften?**
4. **Wie viele Minuten würde ein havariertes Großcontainerschiff mit einer Driftgeschwindigkeit von rund 6 kn von der Mitte des westgehenden Schifffahrtsweges des VTG Terschelling German Bight bis zur Erreichung des südlichen Tonnenstrichs TG 1 bis TG 19 driften?**
5. **Welche Entfernung hat die Fahrwassertonne TG 1 von der südlich gelegenen 10-m-Tiefenlinie vor Borkum (Angabe bitte in Seemeilen)?**
6. **Welche Entfernung hat die Fahrwassertonne TG 3 von der südlich gelegenen 10-m-Tiefenlinie vor Borkum (Angabe bitte in Seemeilen)?**
7. **Welche Entfernung hat die Fahrwassertonne TG 5 von der südlich gelegenen 10-m-Tiefenlinie vor Borkum (Angabe bitte in Seemeilen)?**
8. **Welche Entfernung hat die Fahrwassertonne TG 7 von der südlich gelegenen 10-m-Tiefenlinie vor Borkum und Juist (Angabe bitte in Seemeilen)?**
9. **Welche Entfernung hat die Fahrwassertonne TG 9 von der südlich gelegenen 10-m-Tiefenlinie vor Juist (Angabe bitte in Seemeilen)?**

10. Welche Entfernung hat die Fahrwassertonne TG 11 von der südlich gelegenen 10-m-Tiefenlinie vor Juist und Norderney (Angabe bitte in Seemeilen)?
11. Welche Entfernung hat die Fahrwassertonne TG 13 von der südlich gelegenen 10-m-Tiefenlinie vor Norderney (Angabe bitte in Seemeilen)?
12. Welche Entfernung hat die Fahrwassertonne TG 15 von der südlich gelegenen 10-m-Tiefenlinie vor Baltrum (Angabe bitte in Seemeilen)?
13. Welche Entfernung hat die Fahrwassertonne TG 17 von der südlich gelegenen 10-m-Tiefenlinie vor Langeoog (Angabe bitte in Seemeilen)?
14. Welche Entfernung hat die Fahrwassertonne TG 19 von der südlich gelegenen 10-m-Tiefenlinie vor Wangerooge (Angabe bitte in Seemeilen)?
15. Welche Entfernung hat die Ansteuerungstonne der Weser von der südlich gelegenen 10-m-Tiefenlinie vor Wangerooge (Angabe bitte in Seemeilen)?
16. Wie lange würde ein havariertes Großcontainerschiff mit einer Driftgeschwindigkeit von rund 6 kn von der Tonne TG 1 bis zur 10-m-Tiefenlinie vor Borkum driften (Angabe bitte in Minuten)?
17. Wie lange würde ein havariertes Großcontainerschiff mit einer Driftgeschwindigkeit von rund 6 kn von der Tonne TG 3 bis zur 10-m-Tiefenlinie vor Borkum driften (Angabe bitte in Minuten)?
18. Wie lange würde ein havariertes Großcontainerschiff mit einer Driftgeschwindigkeit von rund 6 kn von der Tonne TG 5 bis zur 10-m-Tiefenlinie vor Borkum driften (Angabe bitte in Minuten)?
19. Wie lange würde ein havariertes Großcontainerschiff mit einer Driftgeschwindigkeit von rund 6 kn von der Tonne TG 7 bis zur 10-m-Tiefenlinie vor Borkum oder Juist driften (Angabe bitte in Minuten)?
20. Wie lange würde ein havariertes Großcontainerschiff mit einer Driftgeschwindigkeit von rund 6 kn von der Tonne TG 9 bis zur 10-m-Tiefenlinie vor Juist driften (Angabe bitte in Minuten)?
21. Wie lange würde ein havariertes Großcontainerschiff mit einer Driftgeschwindigkeit von rund 6 kn von der Tonne TG 11 bis zur 10-m-Tiefenlinie vor Juist oder Norderney driften (Angabe bitte in Minuten)?

22. **Wie lange würde ein havariertes Großcontainerschiff mit einer Driftgeschwindigkeit von rund 6 kn von der Tonne TG 13 bis zur 10-m-Tiefenlinie vor Norderney driften (Angabe bitte in Minuten)?**
23. **Wie lange würde ein havariertes Großcontainerschiff mit einer Driftgeschwindigkeit von rund 6 kn von der Tonne TG 15 bis zur 10-m-Tiefenlinie vor Baltrum driften (Angabe bitte in Minuten)?**
24. **Wie lange würde ein havariertes Großcontainerschiff mit einer Driftgeschwindigkeit von rund 6 kn von der Tonne TG 17 bis zur 10-m-Tiefenlinie vor Langeoog driften (Angabe bitte in Minuten)?**
25. **Wie lange würde ein havariertes Großcontainerschiff mit einer Driftgeschwindigkeit von rund 6 kn von der Tonne TG 19 bis zur 10-m-Tiefenlinie vor Wangerooge driften (Angabe bitte in Minuten)?**
26. **Wie lange würde ein havariertes Großcontainerschiff mit einer Driftgeschwindigkeit von rund 6 kn von der Ansteuerungstonne Weser bis zur südlich gelegenen 10-m-Tiefenlinie vor Wangerooge driften (Angabe bitte in Minuten)?**
27. **Wie lange bräuchten die in der Nordsee stationierten Notschlepper jeweils von ihrer Bereitschaftsposition, um die Tonnen TG 1 bis TG 19 und die Ansteuerungstonne Weser zu erreichen (die 22 Angaben bitte in Minuten und Seemeilen)?**

Die Fragen 3 bis 27 werden aufgrund ihres sachlichen Zusammenhangs gemeinsam beantwortet. Zunächst ist anzumerken, dass die Tonnen TG1 bis TG 19 nicht mehr existieren und durch eine andere Betonung ersetzt wurden, siehe Antwort zu Frage 2. Die Landesregierung geht daher davon aus, dass eine Stellungnahme zu einem Zustand, der seit 2013 nicht mehr besteht ist, obsolet ist. Weiterhin ist anzumerken, dass die Zeitdauer bis zum Erreichen eines bestimmten Punktes von der Driftrichtung abhängt, die je nach den aktuellen Wind- und Seegangsverhältnissen sowie der jeweiligen Tidephase unterschiedlich sein kann. Unter Annahme einer für die maritime Notfallvorsorge ungünstigen Driftrichtung und Zugrundelegung der seit 2013 bestehenden Neubetonung wird zu den Fragen 3 bis 27 wie folgt Stellung genommen:

Der aktuelle südliche Tonnenstrich wird von einem mit 6 kn driftenden Schiff von der Mitte des ostgehenden VTG rechnerisch bereits in 15 Minuten erreicht. Von der Mitte des westgehenden VTG beträgt die Zeit rechnerisch 65 Minuten.

Die Entfernung vom aktuellen südlichen Tonnenstrich bis zur 10-m-Tiefenlinie beträgt im Mittel lediglich 5 Seemeilen. Ein havariertes Großcontainerschiff würde die 10-m-Tiefenlinie rechnerisch bereits in 50 Minuten erreichen. In bestimmten Seebereichen wäre der Zeitraum noch geringer.

Die von der Bundesregierung betriebenen Notschlepper können in diesen Zeiträumen ein havariertes Großcontainerschiff in der Regel nicht erreichen.

Die Landesregierung ist daher der Auffassung, dass Großcontainerschiffe das Verkehrstrennungsgebiet Terschelling-Deutsche Bucht jedenfalls bei bestimmten Wind- und Seegangereignissen nicht benutzen sollten. Sie hat sich gegenüber der Bundesregierung mehrfach dafür eingesetzt, dass für Großcontainerschiffe die gleichen Regelungen eingeführt werden, die bereits für Tanker bestehen, oder ersatzweise zumindest Routenempfehlungen bei bestimmten Wetterlagen ausgesprochen werden. Nach Kenntnis der Landesregierung beabsichtigt die Bundesregierung, dem zu folgen. Die Gespräche dazu sind noch nicht abgeschlossen.

**28. Wie lauten die nautischen Koordinaten der Notschlepper in der Deutschen Bucht auf den drei Bereitschaftspositionen und im Normalbetrieb?**

Auf die Vorbemerkungen wird verwiesen. Zuständig ist hier die Bundesregierung.

**29. Wie ist der aktuelle Sach- und Beratungsstand zum neuen Notschleppkonzept, und was sind die wesentlichen Veränderungen für die Nordsee zum bisherigen Notschleppkonzept?**

Nach Mitteilung der Bundesregierung im Kuratorium Maritime Notfallvorsorge wurde das bisherige Notschleppkonzept im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur durch die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt und das Havariekommando evaluiert. Der Evaluierungsbericht wurde im Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages vorgestellt und am 06.02.2020 vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur per Erlass eingeführt (Quelle: Deutscher Bundestag – Pressemitteilung „Havarie des Containerschiffs MSC ZOE“). Ergänzend wird auf die Antwort zu Frage 30 verwiesen.

**30. Inwiefern ist nach Auffassung der Landesregierung der Schutz der Nordsee, des Wattenmeers sowie der Ostfriesischen Inseln und der niedersächsischen Küste durch das neue Notschleppkonzept verbessert oder verschlechtert worden?**

Nach Auffassung der Landesregierung hat sich mit der Umsetzung der Empfehlungen aus dem Evaluierungsbericht, der insbesondere Erkenntnisse aus der Havarie der „GLORY AMSTERDAM“ berücksichtigt, eine deutliche Verbesserung des Schutzes der Nordsee, des Wattenmeers, der ostfriesischen Inseln sowie der niedersächsischen Küste ergeben. Es handelt sich zum Beispiel um Maßnahmen eines zusätzlichen landgestützten Boarding Teams sowie um veränderte Positionen des dritten Notschleppers für Bereitschaftszeiten oder in Sturmlagen.

Ab dem 01.01.2019 gab es danach im Deutschen Notschleppkonzept die folgenden Veränderungen:

	<b>Einsatzmittel</b>	<b>bis 31.12.2018</b>	<b>ab 01.01.2019</b>	<b>Anmerkung</b>
1.	ETV NORDIC (Dritter Notschlepper)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bereitschaftsposition: nördlich Norderney</li> <li>Sturmposition: 10 sm nördlich Norderney</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bereitschaftsposition: 5 sm südöstlich von Helgoland, zwischen Insel Helgoland und Außenelbe-Reede</li> <li>Sturmposition: in 5-sm-Radius um Pos. 8 sm südlich Leuchttonne „GW/C“ (östlichste Tonne des Verkehrstrennungsgebietes German Bight – Western Approach)</li> </ul>	Anordnung zur Einnahme der Sturmposition ab Sturmwarnung des DWD (8 Bft. und mehr) für die Ostfriesische Küste, sowie die Seegebiete Helgoland und Elbemündung
2.	Drittes Boardingteam Nordholz	Nicht vorhanden	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ablandeort: Marinefliegerstützpunkt Nordholz oder Klinikum Reinkeheide</li> </ul>	

Sturmpositionen sind bestimmte definierte Bereiche, deren Erreichen durch das Passieren von festgelegten „Meldegates“ markiert werden. Die bisherigen Sturmpositionen an der deutschen Nord- und Ostseeküste wurden auf Grundlage von Gefährdungsanalysen ermittelt. Jedem Notschlepper wird eine Sturmposition zugewiesen, von der aus er einen Havaristen innerhalb von maximal 2 Stunden erreichen kann. Die Anordnung, die Sturmpositionen einzunehmen, erfolgt durch

das Maritime Lagezentrum des Havariekommandos nach Herausgabe der Sturmwarnung des Deutschen Wetterdienstes. Ausschlaggebend für die Anordnung zur Einnahme der Sturmpositionen ist eine Warnung vor Wind der Stärke 8 Bft und mehr.

Den gecharterten Notschleppern wird nach Mitteilung des Havariekommandos eine Position zugewiesen, auf der sie sich unterhalb von Sturmwindstärken für mögliche Einsätze bereithalten. Dies können sowohl Ankerplätze an der deutschen Nord- und Ostseeküste als auch Hafenliegeplätze sein. Die Bereitschaftspositionen wurden anhand von Gefährdungsanalysen ausgewählt und befinden sich in Seegebieten mit einem hohen Schadenseintrittsrisiko

Die Landesregierung und das Havariekommando haben hierzu im Unterausschuss Häfen und Schifffahrt des Niedersächsischen Landtags umfassend berichtet, hierauf wird ergänzend verwiesen.

**31. Ist bei Sturmweatherlagen eine ständige Besetzung der Bereitschaftsposition 10 Seemeilen nördlich Norderney mit einem Notschlepper gewährleistet, und was sagt der Vertrag mit den Niederlanden hierzu aus?**

Auf die Vorbemerkungen wird verwiesen. Der Landesregierung liegen hierzu keine Kenntnisse vor. Zuständig ist hier die Bundesregierung.

**32. Welche Manöver kann ein Notschlepper bei einer bestehenden Trossenverbindung zu einem havarierten Großcontainerschiff in der Küstenverkehrszone vor den Ostfriesischen Inseln bei Sturm (9 Beaufort) oder/und Wellenhöhen größer 5 m ausführen?**

Auf die Vorbemerkungen wird verwiesen. Zuständig ist hier die Bundesregierung.

**33. Inwieweit trifft es zu, dass lediglich ein „Halten“ oder „kontrolliertes Verdriften“ mit dem Havaristen bis zur Übergabe an ein Bergungsschiff in diesem kleinen und flachen Seeraum vor den Ostfriesischen Inseln möglich ist/wäre?**

Die dem Bund obliegende Aufgabe „Bergung zur Gefahrenabwehr“ (Notschleppen) beinhaltet grundsätzlich nur das Halten oder in Ausnahmefällen auch das kontrollierte Verdriften, nicht jedoch die Übernahme eines Havaristen zwecks Überführung in einen Nothafen. Dies ist vielmehr Aufgabe des Schiffseigners. Das aktuelle Notschleppkonzept des Bundes ist nach Auffassung der Landesregierung grundsätzlich dafür ausgelegt, diese Aufgabe auch in dem Seeraum vor den ostfriesischen Inseln zu erfüllen.

**34. Welche Bergungsschiffe kommen für die Übernahme eines havarierten Großcontainerschiffes von einem Notschlepper im Bereich des VTG Terschelling German Bight / vor der niedersächsischen Küste infrage, und wo ist ihr jeweiliger Heimathafen?**

Auf die Vorbemerkungen wird verwiesen. Zuständig ist hier die Bundesregierung.

**35. Welche Distanzen und welche Anfahrtszeiten müssen die infrage kommenden Bergungsschiffe von ihrem Heimathafen bis zur Tonne TG 11 absolvieren/kalkulieren (Angaben bitte in Seemeilen und Minuten)?**

Auf die Antwort zu Frage 27 wird verwiesen.

**36. Wie lange würden Anforderung und Anfahrt eines Bergungsschiffes zur Übernahme eines Havaristen in der Küstenverkehrszone oder im Bereich des VTG Terschelling German Bight dauern?**

Auf die Antwort zu Frage 27 wird verwiesen.

- 37. Wie breit ist die Zone (Küstenverkehrszone) zwischen dem Tonnenstrich TG 1 bis TG 19 und der 10-m-Tiefenlinie vor den Ostfriesischen Inseln im Mittel (Angabe bitte in Seemeilen)?**

Auf die Antwort zu Frage 27 wird verwiesen.

- 38. Welches mögliche mittlere Zeitfenster - gemeint ist das Erreichen eines havarierten Großcontainerschiffes durch einen Notschlepper - ergibt sich hierdurch, bevor der Havarist die 10-m-Tiefenlinie vor den Ostfriesischen Inseln erreicht?**

Auf die Antwort zu Frage 27 wird verwiesen. Nach Auffassung der Landesregierung ist ein ausreichendes Zeitfenster nicht gegeben.

- 39. Welche Schleppkraft muss ein Pfahlzug-Schlepper aufbringen, um ein Großcontainerschiff wie die MSC ZOE bei einer Windstärke von 9 Beaufort und einer Wellenhöhe größer 5 m in den Wind zu drehen und sicher zu halten?**

Auf die Vorbemerkungen wird verwiesen. Zuständig ist die Bundesregierung. Die Landesregierung hat hierüber keine eigenen Kenntnisse. Nach bisheriger Mitteilung der Bundesregierung ist der Pfahlzug der vorhandenen Notschlepper grundsätzlich ausreichend, um auch ein Großcontainerschiff zu halten. Gleichwohl sollen nach Kenntnis der Landesregierung auf Beschluss des Deutschen Bundestages die bereits von der Bundesregierung in Auftrag gegebenen neuen Notschlepper mit einem erhöhten Pfahlzug ausgestattet werden.

- 40. Verfügt der nächstgelegene Notschlepper aktuell über den erforderlichen Pfahlzug?**

Auf die Antwort zu Frage 39 wird verwiesen.

- 41. Wie lange dauert erfahrungsgemäß die Herstellung einer sicheren Schleppverbindung zwischen einem Notschlepper und einem driftenden havarierten Großcontainerschiff (Angabe bitte in Minuten)?**

Auf die Vorbemerkungen wird verwiesen. Zuständig ist hier die Bundesregierung. Nach Kenntnis der Landesregierung hat es eine derartige Situation bisher nicht gegeben, so dass entsprechende Erfahrungen nicht vorliegen dürften.

- 42. In welcher Entfernung befindet sich das UNESCO-Weltnaturerbe Wattenmeer vom südlichen Tonnenstrich des VTG Terschelling German Bight (Angabe bitte in Seemeilen)?**

Die nördliche Grenze des UNESCO-Weltnaturerbes Wattenmeer liegt in ihrem nordwestlichen Bereich unmittelbar auf der südlichen Begrenzung des VTG Terschelling German Bight (in einem Bereich ca. eine Seemeile östlich der aktuellen Position der Tonne TG 1 bis ca. vier Seemeilen westlich der aktuellen Position der Tonne TG 5). Östlich davon wird die Entfernung größer.

- 43. Ist der Bereich der 10-m-Tiefenlinie vor den Ostfriesischen Inseln Borkum, Juist, Norderney, Baltrum, Langeoog, Spiekeroog und Wangerooge Bestandteil des UNESCO-Weltnaturerbes Wattenmeer?**

Die 10-m-Tiefenlinie verläuft mit Ausnahme der Seegebiete nördlich von Borkum, Juist und Baltrum außerhalb der Grenzen des UNESCO Weltnaturerbes Wattenmeer.

- 44. Für wie realistisch hält die Landesregierung auf der Grundlage der Eingreifradien der Notschlepper in der Deutschen Bucht, der Driftgeschwindigkeit von Großcontainerschiffen und des Abstandes des VTG Terschelling German Bight von der 10-m-Tiefenlinie vor den Ostfriesischen Inseln Borkum, Juist, Norderney, Baltrum, Langeoog, Spiekeroog und Wangerooge die Möglichkeit, dass ein Notschlepper bei Sturmwetterlage ein aus dem VTG Terschelling German Bight driftendes havariertes Großcontainerschiff vor Erreichen der 10-m-Tiefenlinie vor den Ostfriesischen Inseln Borkum, Juist, Norderney, Baltrum, Langeoog, Spiekeroog und Wangerooge erreicht und eine sichere Schleppverbindung zum Havaristen herstellen kann?**

Die Havarie eines Großcontainerschiffes kann nie gänzlich ausgeschlossen werden und ist von vielen, zum Teil nicht beeinflussbaren Parametern abhängig. Im Rahmen der Maritimen Notfallvorsorge betreiben der Bund und die fünf Küstenländer gemeinsam Vorsorge. Ein wichtiger Baustein im Verkehrssicherungskonzept „Deutsche Küste“ ist neben der Verkehrslenkung und -überwachung das Vorhalten von entsprechenden staatlichen und privaten Notschleppkapazitäten. Das Havariekommando als gemeinsame Einrichtung des Bundes und der fünf Küstenländer bereitet sich strategisch, konzeptionell und operativ auf verschiedenste Einsatzszenarien vor. Diese werden regelmäßig beübt, um ein hohes Maß an Handlungssicherheit, auch im Zusammenwirken der unterschiedlichen Einsatzkräfte, zu erreichen. Die bestehenden Fachkonzepte werden dazu kontinuierlich weiterentwickelt. Die Landesregierung würde es begrüßen, wenn auch der Bund der berechtigten Forderung beiträgt, zum Schutz der niedersächsischen Küsten und des Wattenmeeres Großcontainerschiffen das weiter seewärts gelegene VTG German Bight – Western Approach als Route vorzugeben, wie es auch in den Niederlanden empfohlen wird. Hierzu wird auch auf die Antwort zu Frage 27 verwiesen.

- 45. Wie groß schätzt die Landesregierung die Gefahr ein, dass ein manövrierunfähiges Großcontainerschiff im Nationalpark Wattenmeer auf Grund laufen kann?**

Die Landesregierung schätzt die Gefahr als sehr groß an. Auf die Antwort zu Frage 44 wird verwiesen.

- 46. Hat die Landesregierung Informationen, wie die Bundesregierung die Gefahr eines Seeunfalls, einer Havarie durch ein manövrierunfähiges Großcontainerschiff (z. B. durch Maschinenausfall, Ruderausfall oder Stromausfall) für das Wattenmeer und die Ostfriesischen Inseln einschätzt?**

Nach Auffassung der Landesregierung unterschätzt die Bundesregierung bisher die Gefahren, die für die niedersächsische Küste bestehen. Die Landesregierung ist darüber mit der Bundesregierung weiterhin im Gespräch mit dem Ziel, für Großcontainerschiffe ein Nutzugsgebot für das weiter seewärts gelegene Verkehrstrennungsgebiet German Bight- Western Approach zu erwirken. Vor diesem Hintergrund hat sie dies auch als Maßnahmenvorschlag für das aktuell in Aufstellung befindliche Maßnahmenprogramm gemäß Artikel 13 der EU-Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie eingebracht.

(Verteilt am            )