

Schleswig-Holsteinischer Landtag
Stenographischer Dienst und Ausschußdienst

N i e d e r s c h r i f t

Umweltausschuß

40. Sitzung

am Mittwoch, dem 18. November 1998, 10:00 Uhr
im Sitzungszimmer des Landtages

Anwesende Abgeordnete

Frauke Tengler (CDU)

Vorsitzende

Ingrid Franzen (SPD)

Dr. Ulf von Hielmcrone (SPD)

in Vertretung von Renate Gröpel

Helmut Jacobs (SPD)

Konrad Nabel (SPD)

Friedrich-Carl Wodarz (SPD)

Gero Storjohann (CDU)

Roswitha Strauß (CDU)

Herlich Marie Todsens-Reese (CDU)

Detlef Matthiessen (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

in Vertretung von Dr. Adelheid Winking-Nikolay

Dr. Christel Happach-Kasan (F.D.P.)

Sabine Schröder (SPD)

Günter Fleskes (SPD)

Anke Spoorendonk (SSW)

Weitere Anwesende

siehe Anlage

| Tagesordnung: | Seite |
|--|--------------|
| 1. Bericht der Landesregierung über die Strandung des Frachters „Pallas“ vor dem Nationalpark Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer | 4 |
| 2. Empfehlungen der Landesregierung zum integrierten Seenschutz | 12 |
| 3. Terminplanung für das erste Halbjahr 1999 | 13 |
| 4. Bestandsentwicklung der Amphibien in Schleswig-Holstein Antrag der Fraktion der F.D.P. | 14 |
| 5. Verschiedenes | 15 |

Die Vorsitzende, Abg. Tengler, eröffnet die Sitzung um 10:00 Uhr und stellt die Beschlußfähigkeit des Ausschusses fest. Der Ausschuß kommt überein, den Tagesordnungspunkt „Vorlage der vollständigen Gutachten zur A 20“ von der Tagesordnung abzusetzen und in einer seiner nächsten Sitzungen zu beraten.

Außerdem beschließt er, den Antrag der Fraktion der F.D.P., Umdruck 14/2684, in dem die Landesregierung um einen schriftlichen Bericht über die Bestandsentwicklung der Amphibien in Schleswig-Holstein gebeten wird, als Tagesordnungspunkt 4 in die Tagesordnung aufzunehmen. Im übrigen wird die Tagesordnung in der vorstehenden Fassung gebilligt.

Punkt 1 der Tagesordnung:

Bericht der Landesregierung über die Strandung des Frachters „Pallas“ vor dem Nationalpark Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer

hierzu: Umdrucke 14/2665 und 14/2686

M Steenblock berichtet dem Ausschuß detailliert über die Geschehnisse, ergriffenen Maßnahmen und Einschätzungen im Zusammenhang mit der Strandung des Frachters „Pallas“ vor dem Nationalpark Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer. Er kündigt an, diesen detaillierten Überblick der Ereignisse dem Ausschuß auch noch einmal schriftlich zur Verfügung zu stellen (siehe Umdruck 14/2740).

Im Anschluß daran stellt M Wienholtz vor allem die Arbeit des interministeriellen Krisenstabs vor. Er führt dazu aus, Grundlage für die Handhabung einer solchen Lage bilde die Vereinbarung zwischen dem Bund und den Küstenländern über die Bekämpfung von Meeresverschmutzungen vom Mai 1995. Bestandteil dieser Vereinbarung sei unter anderem die Organisation der gemeinsamen Einsatzleitgruppe, ELG, in der Schleswig-Holstein durch den Fachminister vertreten sei. Auf Landesebene sei im Rahmen des Katastrophenschutzgesetzes die übergeordnete Leitung eines Krisenstabs durch das Innenministerium vorgesehen. Unabhängig von der Beurteilung, ob es sich um eine regionale oder überregionale Katastrophe im Sinne des Gesetzes handle, könne die dort für den Katastrophenfall vorgehaltene Infrastruktur und Logistik für alle besonderen Lagen zur Verfügung gestellt werden.

M Wienholtz berichtet, daß die Krisenzentrale im Innenministerium in der Form des interministeriellen Leitungsstabes am 10. November diesen Jahres in Funktion getreten sei. Es habe bereits vorher Angebote an das Fachministerium gegeben, diesen interministeriellen Leitungsstab zu nutzen, dies sei jedoch aus fachlichen Gründen, die - so erklärt M Wienholtz - er nicht ein-

zeln bewerten könne und wolle, nicht in Anspruch genommen worden. Gleichwohl habe das Amt für Katastrophenschutz seit dem 26. Oktober 1998 die Gefahrenlage begleitet.

M Wienholtz benennt die Vorteile der Nutzung der Krisenzentrale und spricht dabei besonders die Möglichkeit an, die Kommunikationsstränge, die dort von den Kommunen bis hin zur Bundeswehr zusammenliefen zu koordinieren und auch gezielt an die Presse und damit an die Bürger weiterzuleiten. Die Pressearbeit, die Information der Bürger, spiele in solchen Fällen eine ganz zentrale und wichtige Rolle.

Im weiteren benennt M Wienholtz die Beteiligten an der interministeriellen Arbeitsgruppe. Vertreten seien die Staatskanzlei, das Innenministerium, das Ministerium für Wirtschaft, Technologie und Verkehr, das Ministerium für ländliche Räume und natürlich in der fachlichen Verantwortung das Umweltministerium. Außerdem seien Vertreter der Wasserschutzpolizei, des THW, der Feuerwehr und des Wehrbereichskommandos beteiligt. M Wienholtz stellt fest, daß die Arbeit des interministeriellen Krisenstabes seiner Meinung nach zur Zeit sehr gut funktioniere.

Anhand des Lageberichts vom Vortag stellt er die Tätigkeiten der Arbeitsgruppe im einzelnen dar. Insgesamt könne man sagen - so faßt M Wienholtz zusammen -, daß die Koordinierungsarbeit durch die interministerielle Arbeitsgruppe professionell geleistet werde.

Abschließend berichtet M Wienholtz von der Kabinettsitzung vom 17. November 1998, die sich ausführlich mit der aktuellen Situation befaßt habe und in bezug auf das Management der Lage zwei Dinge beschlossen habe.

Zum einen sei beschlossen worden, daß in Zukunft bei allen besonderen Lagen, die sich zu einer Krisensituation, möglicherweise zu Schlimmeren, entwickeln könnten, ein Informationsprozeß eingeleitet werden solle, an dem der Innenminister direkt beteiligt werde. Das heißt, der Innenminister habe mit zu bewerten, ob sich die Lage zu einer besonderen Lage oder einer Krisenlage entwickeln könne; auf der Grundlage dieser Bewertung habe dann der Minister dem Kabinett einen Vorschlag dazu zu unterbreiten, ob der interministerielle Leitungsstab eingesetzt werden solle.

Zum anderen habe das Kabinett beschlossen, nach der Bewältigung der Situation, die durch die Strandung des Frachters „Pallas“ vor dem Nationalpark entstanden sei, eine Schwachstellenanalyse durchzuführen. Dazu solle unter dem gemeinsamen Vorsitz von M Steenblock und ihm selbst - berichtet M Wienholtz weiter - eine Arbeitsgruppe eingesetzt werden. Außerdem werde, ausgehend vom Chef der Staatskanzlei, dem Umweltminister und dem Innenminister,

Kontakt mit dem Bund und den Meeresanrainern aufgenommen, um die Frage eines Sicherheitskonzeptes für die Nord- und Ostsee neu aufzugreifen. Auch dies müsse natürlich vor dem Hintergrund der Schwachstellen, die im Zusammenhang mit dem jetzigen Unglücksfall aufgetreten seien, stattfinden.

In der anschließenden Aussprache über die Berichte der Minister möchte zunächst Abg. Todsens-Reese wissen, wann M Steenblock zum ersten Mal über den Unglücksfall informiert worden sei. M Steenblock antwortet, am 26. Oktober 1998 über den Unglücksfall informiert worden zu sein. Es habe danach immer Kontakt zu den Stellen vor Ort gegeben. Eine erste sehr ausführliche Sitzung - neben den fachlichen Kontakten, die die ganze Zeit über bestanden hätten - habe dann am 30. Oktober 1998 im Umweltministerium, also nach der „Ausrufung“ als ELG-Fall, stattgefunden. Danach habe es täglich Informationen und Gespräche darüber gegeben.

Zu einer weiteren Frage von Abg. Todsens-Reese, warum das frühzeitige Angebot zur Zusammenarbeit mit dem Innenministerium nicht angenommen worden sei, führt M Steenblock aus, daß er am Montag, den 9. November 1998, mit dem Innenminister telefoniert habe und ihm in diesem Gespräch zugesichert habe, sein Angebot, die Dienste der interministeriellen Koordinierungsstelle in Anspruch zu nehmen, zu prüfen. Nach Abwägung der Vor- beziehungsweise Nachteile, die seiner Meinung nach zum Beispiel darin bestanden hätten, neben der Koordinierungsstelle im Innenministerium weiterhin eine Einsatzstruktur im Umweltministerium bereithalten zu müssen, habe er dann aufgrund der überwiegenden Vorteile die Entscheidung getroffen, das Angebot des Innenministers anzunehmen.

M Wienholtz ergänzt, daß zwar auf Abteilungsleiterenebene am 30. Oktober und am 6. November 1988 entsprechende Angebote an das Umweltministerium abgegeben worden seien, aber es erst nach erneutem Kontakt auf Abteilungsleiterenebene und in dem von M Steenblock erwähnten Gespräch am 10. November 1998 zu einer endgültigen Entscheidung darüber gekommen sei, das Management in das Innenministerium zu verlegen.

Er betont außerdem, bezugnehmend auf eine weitere Frage von Abg. Todsens-Reese, er sei ganz sicher, daß sich an der gesamten Situation, insbesondere in bezug auf die Seelage, nichts geändert hätte, wenn die Koordinierung schon früher stattgefunden hätte. M Steenblock erklärt dazu, die vor Umsiedlung in den Krisenstab des Innenministeriums getroffenen fachlichen Entscheidungen seien völlig in Ordnung gewesen. Es habe keinerlei Verzögerungen bei der Bereitstellung von Hilfsstrukturen, Personal und Geräten gegeben. Allerdings habe es - räumt M Steenblock ein - Schwachstellen im Zusammenhang mit der Informationspolitik gegeben. Dies sei unter anderem darauf zurückzuführen, daß, da es sich um einen ELG-Fall handele, für

die Informationen an die Öffentlichkeit und der Presse eigentlich die Stelle in Cuxhaven zuständig sei, dort aber keine Voraussetzungen dafür gegeben seien. Eine sachgerechte Informations- und Pressearbeit könne sicherlich vom Krisenzentrum im Innenministerium besser und einfacher geleistet werden.

Von Abg. Dr. Happach-Kasan zu den Interventionsmöglichkeiten auf der Grundlage des Seerechts angesprochen erklärt M Steenblock, daß für ihn in diesem Zusammenhang noch Klärungsbedarf bestehe. Auch im Seerecht gebe es den Passus der „Gefahr im Verzug“. Die Ereignisse in diesem Fall zeigten, daß die ganze Zeit über Rettungsversuche unternommen worden seien. Zunächst habe es ein Bergungskonzept des Reeders gegeben, zu dem die ELG ihr Einverständnis erteilt und das auch mit Bundesschiffen unterstützt habe. Natürlich habe der Bund und das Land die Ölbekämpfung sofort veranlaßt, aber für die Bergung des Öls aus den Tanks sei nach wie vor der Reeder verantwortlich gewesen. Diese zwei Dinge müsse man unterscheiden. Nachdem die ELG dem Reeder eine Frist gesetzt habe, die dieser habe verstreichen lassen, sei sie in die Verantwortung für die Bergung des Öls eingetreten.

M Steenblock weist darauf hin, daß es sich um die grundsätzliche Frage handele, ob man zunächst dem Reeder die Verantwortung für sein Schiff überlassen solle - dahinter stehe vor allen Dingen auch eine Kostenfrage -, oder ob man von Anfang an ein Schiff mit Problemen übernehmen solle, um eventuellen Unglücksfällen vorzubeugen. Die Schwierigkeiten bestünden nicht nur auf der rechtlichen Ebene, sondern auch darin, daß man dann entsprechend ausgebildetes Personal zur Verfügung halten müsse. Aus diesem Grunde sei die Diskussion über die Einführung des internationalen Coastguard sehr wichtig.

Im Zusammenhang mit der Kritik an der ELG, die ebenfalls von Abg. Dr. Happach-Kasan angesprochen wird, führt M Steenblock aus, man habe bei dem Einsatz feststellen müssen, daß sich zwar die einzelnen Personen nicht aber die gesamte Struktur bewährt habe. Dieses Konzept zur Bekämpfung der Katastrophen auf See habe sich als veränderungsbedürftig erwiesen.

Abg. Dr. Happach-Kasan möchte weiter wissen, ob inzwischen bekannt sei, wodurch es zu Ölaustritten bei dem noch unbeschädigten Schiff kam. M Steenblock antwortet, daß es derzeit zwar noch keine Erkenntnisse aber Vermutungen gebe, daß dieses Öl aus dem Maschinenraum des Schiffes stamme und aus einem defekten Rohr ausgetreten sei.

Abg. Spoorendonk begrüßt die von M Wienholtz vorgetragene Kabinettsbeschlüsse. Sie spricht weiter die Zusammenarbeit mit den dänischen Behörden an und möchte wissen, ob es in Zusammenarbeit mit ihnen andere technische Möglichkeiten zur Verhinderung der eingetretenen Situation gegeben hätte. M Steenblock erklärt, daß es gerade über das Verhalten Däne-

marks zu Beginn des Unglücksfall unterschiedliche Informationen und deshalb noch Aufklärungsbedarf gebe. Daneben habe er als Minister natürlich großes Interesse daran, sich nach Entschärfung der Situation mit seinem dänischen Amtskollegen zusammzusetzen, um mit ihnen gemeinsam über weitere Kooperationsmöglichkeiten zum Schutz des Wattenmeeres nachzudenken.

In der jetzigen Phase - informiert M Steenblock - werde Dänemark täglich vom Krisenzentrum über die Lage informiert. Die Dänen seien in die Strukturen informell mit einbezogen, es bestehe über Telefon jederzeit Kontakt.

Zu den technischen Möglichkeiten führt er aus, daß in Dänemark ein anderes Sicherheitskonzept bestehe als in Deutschland. Er halte deshalb eine Abstimmung der Sicherheitskonzepte der beiden Länder für dringend erforderlich. M Wienholtz ergänzt, daß es zwischen Dänemark und Deutschland bisher ein Übereinkommen gebe, das für Katastrophen eine gegenseitige Informationspflicht festlege.

Auf die Frage von Abg. Matthiessen, warum nicht der technisch besser ausgestattete Schlepper, die „Oceanic“, statt des schwächeren Schleppers „Neuwerk“ sofort zur „Pallas“ beordert worden sei, antwortet M Steenblock, daß diese Entscheidung des Wasser- und Schifffahrtsamtes diskutiert werden müsse. Es müsse geprüft werden, ob ein früheres Eingreifen der „Oceanic“ eventuell erfolgreicher gewesen wäre. Allerdings müsse dabei auch bedacht werden, daß zu dieser Zeit eine stabile Schleppverbindung zwischen der „Mellum“ und der „Pallas“ bestanden habe und das Feuer noch für durchaus beherrschbar gehalten worden sei, so daß die Dramatik der Situation so noch nicht erkennbar gewesen sei.

Im Zusammenhang mit einer weiteren Frage von Abg. Matthiessen führt MR Wienholdt aus, daß es insgesamt zu drei Ölaustritten gekommen sei. Bei dem ersten Öl handele es sich nach den bisherigen Erkenntnissen um Hydrauliköl aus dem umgestürzten Kran. Die späteren leichten Ölaustritte während der Schleppversuche seien nach Auskunft der ELG darauf zurückzuführen, daß sich bei den Schleppversuchen die Schiffsschraube verbogen habe und Dichtungsbuchsen zerstört worden seien. Zum letzten Austritt von 10 t Öl gebe es Vermutungen, daß dieses Öl aus dem Riß im Rumpf des Schiffes stamme, den es sich nach dem Unglücksfall am Abend des 12. Novembers 1998 zugezogen habe.

Abg. Nabel geht auf die Bedürfnisse der Bürger vor Ort ein und erklärt, daß es seiner Meinung nach keinen Sinn mache, daß der Umweltausschuß bevor die Gefahr völlig beseitigt worden sei, eine Anhörung mit den betroffenen Bürgern durchführe. Er verweist auf den Antrag von SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, Umdruck 14/2686, in dem eine Bereisung des Um-

weltausschusses an die Westküste erst nach Abschluß aller die „Pallas“ betreffenden operativen Maßnahmen und Aktionen beantragt wird. Er bittet deshalb die Minister um eine Einschätzung, welche Zeiträume für die durchzuführenden Maßnahmen zu veranschlagen seien.

M Steenblock führt dazu aus, daß nach Aussage der Fachleute für die Bergung des Öls aus dem Schiff zirka vier Wochen gerechnet werden müßten. Allerdings könne man keine sicheren Prognosen abgeben, solange nicht Taucher das Schiff genauer untersucht hätten. Über die Bergung des Wracks, eventuell aber auch über andere Möglichkeiten der Entsorgung müsse dann im Anschluß daran diskutiert werden. Damit habe sich zu gegebener Zeit auch der Landtag noch einmal auseinanderzusetzen. Wann die Arbeitsgruppe, die die Landesregierung unter anderem auf Wunsch des Landtages einsetzen werde, ihre Arbeit abschließen könne, sei jetzt noch nicht vorherzusagen. Eventuell könne schon im Frühjahr mit einem Ergebnis der Kommission gerechnet werden können.

M Wienholtz erklärt, daß seiner Meinung nach die Ergebnisse der Schwachstellenanalyse relativ rasch im Ausschuß präsentiert werden könnten, eine andere Sache aber die konzeptionellen Überlegungen in Form der Arbeitsgruppe, die eingesetzt werde, seien. Das Ergebnis dieser Organisation schon im Frühjahr zu erwarten, halte er für sehr optimistisch.

Zur Lage vor Ort erklärt er außerdem, daß inzwischen sichergestellt sei, daß die Bürgermeister und Amtsvorsteher ebenfalls die täglichen Lageberichte des Krisenstabs erhielten, so daß die Bürger vor Ort nachvollziehen könnten, was im Moment zur Bekämpfung der Gefahr getan werde. Dies sei sicherlich ein ganz wichtiger Punkt.

Auf eine Frage von Abg. Strauß antwortet M Steenblock, daß von deutscher Seite aus erste Driftberechnungen gemacht worden seien, als die „Pallas“ vor Amrum lag. Inzwischen gehöre eine solche Berechnung - erstellt vom Deutschen Hydrographischen Institut - zur täglichen Lagebesprechung dazu.

Im weiteren geht er auf die ebenfalls von Abg. Strauß angesprochenen Probleme der Schiffe unter den sogenannten „Billigflaggen“ und ihre Sicherheitsstandards ein. Grundsätzlich - egal, ob es sich in dem vorliegenden Fall um ein solches Schiff handle - seien Schiffssicherheit, Ausbildungsstandard und technischer Standard des Schiffes ganz zentrale Fragen. Es gebe unterschiedliche Konzepte, dieses in den Griff zu bekommen. Zum einen könne man versuchen, daß nur Schiffe mit bestimmten Sicherheitsstandards Häfen anlaufen dürften, zum anderen werde über eine Begleitpflicht dieser sogenannten Substandardschiffe nachgedacht und als drittes sei eine Lösung über Versicherungsprämien, die Einführung einer quasi vorsorglichen

Ökosteuer, im Gespräch. Kurzfristig sei das nicht zu lösen, darüber werde man aber weiter zu diskutieren haben.

M Steenblock beantwortet eine Frage von Abg. Todsens-Reese dahin gehend, daß das Land in dem vorliegenden Fall die Möglichkeiten, die es im Rahmen der Vereinbarung Bund-Länder habe, exzessiv genutzt habe. Es seien eine Reihe von Entscheidungen zunächst vom Land allein getroffen worden, die dann hinterher zur Genehmigung vorgelegt worden seien, da der normale Dienstweg - das habe man sehr schnell festgestellt - viel zu lange dauere. Dabei seien also die Schwachstellen der Struktur deutlich geworden.

Abg. Todsens-Reese spricht die Schutzgemeinschaft Deutsche Nordseeküsten an, die bereits vor acht Jahren dem damaligen Innenminister Gefahren, Probleme und Verbesserungsvorschläge zum Schutz des Wattenmeeres unterbreitet habe. M Wienholtz erklärt sich bereit zu prüfen, was damals vorgelegt wurde und aus diesen Hinweisen geworden sei.

M Steenblock stimmt Abg. Todsens-Reese in ihrer kritischen Haltung gegenüber den Plänen des Bundesverkehrsministers hinsichtlich der nur begrenzten Ausschreibung für die Schlepperkapazität in der Deutschen Bucht zu. Er plädiere dafür - das habe er auch in einem Brief an den Bundesverkehrsminister deutlich gemacht -, ein langfristiges Konzept mit Hochseeschleppern einzurichten. Es sei notwendig, in der Deutschen Bucht ständig einen Hochseeschlepper zu stationieren. Nach den aktuellen Ereignissen sei er zuversichtlich, daß in erneuten Gesprächen mit dem Bund der Weg in diese Richtung eingeschlagen werden könne.

Auf eine Frage von Abg. Dr. Happach-Kasan antwortet M Steenblock, daß die Landesregierung versucht habe, das Wattenmeer als Schutzgebiet mit anderen Standards - als PSSA - in die trilaterale Wattenmeerübereinkunft hineinzubekommen. Dies sei jedoch an unterschiedlichen Bedenken, zum Beispiel der Häfen in Hamburg und den Niederlanden, gescheitert. Er halte jedoch das Wattenmeer für ein besonders sensibles Gebiet, deshalb müsse man immer wieder versuchen, es als besonderes Schutzgebiet auszuweisen. Bei dem angesprochenen Schutzstatus handele es sich jedoch - auch das müsse beachtet werden - nur um Empfehlungen für die Nutzung, nicht um verbindliche Vorgaben.

Der Ausschuß stimmt nach kurzer Diskussion dem Antrag der Fraktion der CDU, Umdruck 14/2665, zu, den Umweltminister aufzufordern, ihm kontinuierlich über seine nationalen und internationalen Bemühungen und Initiativen zum Schutz des Meeres zu berichten. Die Berichte sollen zunächst vierteljährlich, später halbjährlich im Rahmen der turnusmäßigen Ausschußsitzungen gegeben werden. Unabhängig davon ist dem Umweltausschuß bei aktuellen Notsituationen sofort zu berichten.

Außerdem beschließt der Ausschuß, dem Antrag der Fraktionen von SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, Umdruck 14/2686, zu entsprechen und nach Abschluß aller die „Pallas“ betreffenden operativen Maßnahmen sowie der Vorlage der Schwachstellenanalyse der „Pallas“-Haverie von seiten der Landesregierung eine Bereisung an die Westküste zu unternehmen und vor Ort eine Anhörung durchzuführen.

Punkt 2 der Tagesordnung:

Empfehlungen der Landesregierung zum integrierten Seenschutz

hierzu: Umdruck 14/2691

Der Ausschuß nimmt die Empfehlungen zum integrierten Seenschutz der Landesregierung, Umdruck 14/2691, entgegen. Er beschließt, zunächst den Mitgliedern des Ausschusses Gelegenheit zur Prüfung zu geben, ob über die Vorlage hinaus weiterer Beratungsbedarf besteht und den Tagesordnungspunkt zu gegebener Zeit wieder auf die Tagesordnung zu setzen.

Punkt 3 der Tagesordnung:

Terminplanung für das erste Halbjahr 1999

Der Ausschuß legt die Sitzungstermine für das erste Halbjahr 1999 fest:

- Mittwoch, 13. Januar, 13:00 Uhr (Besuch des LANU)
- Mittwoch, 03. Februar, 14:00 Uhr
- Mittwoch, 17. Februar, 14:00 Uhr
- Mittwoch, 10. März, 14:00 Uhr
- Mittwoch, 28. April, 14:00 Uhr
- Mittwoch, 19. Mai, 14:00 Uhr
- Mittwoch, 16. Juni, 14:00 Uhr
- Mittwoch, 30. Juni, 14:00 Uhr

Der Ausschuß beschließt, seine erste Sitzung im neuen Jahr, am 13. Januar 1999, im LANU abzuhalten und sich dort über die aktuellen Entwicklungen unterrichten zu lassen.

Punkt 4 der Tagesordnung:

Bestandsentwicklung der Amphibien in Schleswig-Holstein

Antrag der Fraktion der F.D.P.

hierzu: Umdruck 14/2684

Nach kurzer Beratung stimmen die Ausschußmitglieder einstimmig dem Antrag der Fraktion der F.D.P., Umdruck 14/2684, zu, in dem der Umweltminister gebeten wird, einen schriftlichen Bericht über die Bestandsentwicklung der Amphibien in Schleswig-Holstein zu geben.

Punkt 5 der Tagesordnung:

Verschiedenes

Aus gegebenen Anlaß bittet Abg. Franzen darum, in Zukunft nicht mehr von der Vorsitzenden oder anderen Kollegen als Ansprechpartnerin für Verbände empfohlen oder genannt zu werden.

Die Vorsitzende gibt bekannt, daß die nächste Sitzung des Umweltausschusses entweder am 16. Dezember - dabei handele es sich um einen Ersatztermin - oder, falls dieser nicht wahrgenommen werde, im neuen Jahr stattfinden werde.

Die Vorsitzende schließt die Sitzung um 12:55 Uhr.

gez. Tengler
Vorsitzende

gez. Schönfelder
Protokollführerin