

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Wolfgang Börnsen (Bönstrup), Dirk Fischer (Hamburg), Dr.-Ing. Dietmar Kansy, Eduard Oswald, Renate Blank, Georg Brunnhuber, Hubert Deittert, Peter Götz, Manfred Heise, Norbert Königshofen, Dr. Hermann Kues, Peter Letzgus, Eduard Lintner, Dr. Klaus W. Lippold (Offenbach), Dr. Michael Meister, Norbert Otto (Erfurt), Wilhelm Josef Sebastian, Dr. Wolf Bauer, Paul Breuer, Wolfgang Dehnel, Renate Diemers, Hansjürgen Doss, Georg Girisch, Hans Jochen Henke, Klaus Hofbauer, Dr. Gerd Müller, Günter Nooke, Heinz Schemken, Werner Wittlich, Elke Wülfing und der Fraktion der CDU/CSU

Reform des deutschen Seelotswesens

Der vormalige Parlamentarische Staatssekretär beim Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Lothar Ibrügger, hat mit Schreiben vom 20. November 1999 den Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen des Deutschen Bundestages über die „Konzeptionellen Überlegungen zur Weiterentwicklung des Seelotswesens“ (Stand 27. Mai 1999) unterrichtet. Darin wurden 18 konkrete Einzelmaßnahmen aufgelistet. Ziel war, die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen zu stärken und der Seeschifffahrt verbundene Arbeitsplätze an der Küste zu erhalten.

Im DVZ-Brief Nr. 50 vom 10. Dezember 1999 wurde gemeldet, dass die Umstrukturierung des deutschen Seelotswesens kurz vor dem Abschluss stehe. Die Bundesregierung hat diese Meldung weder dementiert noch geeignete Vorschläge für eine Umstrukturierung vorgelegt.

Die Niederlande wollen in diesem Jahr ihr Seelotswesen privatisieren und Wettbewerb einführen mit dem Ziel, die Hafenzulaukosten besonders für Rotterdam zu senken. Eile ist geboten, wenn die deutschen Seehäfen nicht im europäischen Wettbewerb zurückfallen sollen.

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Bundesregierung:

1. Wann wird die Bundesregierung Vorschläge zur Umstrukturierung des deutschen Seelotswesens vorlegen?
Wird dabei die Rolle des deutschen Seelotsen neu definiert?
2. Wird dazu das Seelotsgesetz geändert?
3. Welche Vereinfachungen und welche Kostensenkungen für die Schifffahrt wird der angekündigte neue Lotsgeldtarif bringen?

4. Wird ein neuer Lotsgeldtarif den Status der Seelotsen als Freiberufler stärken und ihnen mehr Freiräume bringen?
5. Welche Forderungen stellen die Bundeslotsenkammer (BLK), die Reeder und die Seehäfen an einen neuen Lotsgeldtarif?
6. Welche Maßnahmen will die Bundesregierung ergreifen, um die Kosten für den Lotsversetzdienst – den die Schifffahrt über die Lotsabgaben finanziert und der als kostenaufwendig dargestellt wird – zu senken?
7. Welche Erfahrungen liegen mit Lotsschiffen, die teilweise bereits mehr als 40 Jahre im Dienst sind und deswegen in Betrieb und Unterhalt entsprechend aufwendig sind, vor?

Wie beurteilt die Bundesregierung vor diesem Hintergrund die Kritik der Weserlotsen an der Einführung zweier neuer Tender in SWATH-Bauweise, die inzwischen in der Elbemündung in Betrieb sind?

Welches Rationalisierungspotential ist damit verbunden?

Werden diese neuartigen Schiffe demnächst die abgängigen Lotsenschiffe in allen Revieren ersetzen?

Wenn nein, warum nicht?

Ist in der Zukunft ein zentrales Lotsenstationsschiff für Elbe und Weser/Jade vorgesehen?

8. Wird die Lotsenversetzung mittels Hubschraubern, die als schnell und sicher, aber teuer gilt, durch die Versetzung mittels SWATH-Schiffen abgelöst?

Welche Kosteneinsparungen ergeben sich dadurch?

Würde eventuell Fachpersonal freigesetzt, das andere Aufgaben z. B. im maritimen Umweltschutz übernehmen könnte?

9. Werden den Reedern und Kapitänen die vollen Kosten in Rechnung gestellt, wenn sie künftig aus betriebswirtschaftlichen Überlegungen auf dem Hubschraubereinsatz für die Lotsen bestehen?

Wie hoch sind die Einzelkosten einer Hubschrauberversetzung?

Wie hoch sind die durchschnittlichen Jahreseinkommen?

10. Werden die Seelotsreviere neu bestimmt, indem Lotsenbrüderschaften, wie vorgeschlagen, zusammengelegt werden?

Sind die Lotsen dazu bereit?

11. Werden auf der Elbe die Reviere der Elblotsen und der Hafenslotsen in Hamburg zusammengelegt?

Welche Modelle des Zusammengehens sind in der Diskussion?

Welche Vor- und Nachteile sind mit den in der Diskussion stehenden Modellen verbunden?

Welche Einsparungen oder welche Kosten werden sich jeweils daraus ergeben?

Welche Haltung nehmen die Elb- und die Hafenslotsen, die Reeder sowie die Hafensbetriebe dazu ein?

12. Auf welchen anderen seewärtigen Zufahrten können Revier- und Hafenslotsen zusammengelegt werden?

Welche Überlegungen gibt es?

Was steht weiteren Zusammenlegungen entgegen?

13. Welche Qualifikation muss künftig ein Bewerber vor dem Hintergrund erfüllen, dass das Seelotsgesetz noch den Kapitän AG als Zugangsvoraussetzung für den Beruf des Seelotsen vorsieht, das STCW 95 hingegen ein einheitliches Kapitänspatent formuliert?
14. Welche Schiffe sind vor dem Hintergrund lotspflichtig, dass das Kernstück der Sicherheitsphilosophie als auch der Kosten für die Schifffahrt die Lotsannahmepflicht ist?
Welche Kriterien liegen heute und künftig dieser Pflicht zugrunde?
Unter welchen Umständen können Vielfahrer befreit werden?
Welche Rolle spielt die technische Ausstattung eines Schiffes?
15. Wie hoch ist der jährliche Aufwand – aufgeschlüsselt nach Personal und Technik – für die Verkehrszentralen an den deutschen Küsten?
Wie viele Stunden pro Jahr erfolgt im Schnitt der letzten fünf Jahre eine Landradarberatung?
Wie hoch ist der Anteil dieser Beratung an Lotsgeld?
Denkt die Bundesregierung an eine breitere Bemessungsgrundlage, d. h. Umlage auf alle im Revier fahrenden Schiffe?
Soll diese Umlage in eine eigenständige Abgabe für die Landradarberatung umgewandelt werden?
16. Welche Konsequenzen würden sich für die deutschen Seehäfen ergeben, wenn die Bundesregierung dem Schritt Schwedens folgen würde, der Schifffahrt auch die Infrastrukturkosten z. B. für die Verkehrszentralen in Rechnung zu stellen?
Was spricht dagegen?
17. Wie bewertet die Bundesregierung das Angebot der Seelotsen, die von ihnen geforderte ständige Präsenz in den Verkehrszentralen zu übernehmen?
18. Welche Auswirkungen ergeben sich für die Lotsannahmepflicht im Hinblick darauf, dass ab 2002 ein neuartiges Schiffsidentifikationssystem (AIS) zum Einsatz kommen soll, das dem Kapitän wie auch der Landradarberatung genauere Daten zur Verkehrssituation liefert?
Wird die Landradarberatung dann überflüssig?
19. Wie bewertet die Bundesregierung den Schritt, dass die Niederlande den Wettbewerb in ihrem Seelotswesen einführen wollen?
Liegen Erfahrungen dazu aus anderen Ländern vor?
Kann die Bundesregierung der These folgen, dass Wettbewerb auch in sicherheitsrelevanten Bereichen wie dem Seelotswesen unter gewissen Rahmenbedingungen möglich ist?
Welche Rahmenbedingungen wären hier mindestens erforderlich?
Ist in diesem Zusammenhang der oft geforderte Reedereilotse denkbar?
Wie wird sich dieser von normalen Seelotsen unterscheiden?

20. Welche Gehaltsstruktur liegt derzeit für die See- und Hafenslotsen – die unbestritten einen verantwortungsvollen und gefährlichen Beruf ausüben, der angemessen vergütet werden soll – vor?

Gibt es diesbezüglich Unterschiede zwischen den Lotsrevieren?

Berlin, den 6. Juni 2000

Wolfgang Börnsen (Bönstrup)
Dirk Fischer (Hamburg)
Dr.-Ing. Dietmar Kansy
Eduard Oswald
Renate Blank
Georg Brunnhuber
Hubert Deittert
Peter Götz
Manfred Heise
Norbert Königshofen
Dr. Hermann Kues
Peter Letzgus
Eduard Lintner
Dr. Klaus W. Lippold (Offenbach)
Dr. Michael Meister
Norbert Otto (Erfurt)
Wilhelm Josef Sebastian
Dr. Wolf Bauer
Paul Breuer
Wolfgang Dehnel
Renate Diemers
Hansjürgen Doss
Georg Girisch
Hans Jochen Henke
Klaus Hofbauer
Dr. Gerd Müller
Günter Nooke
Heinz Schemken
Werner Wittlich
Elke Wülfing
Friedrich Merz, Michael Glos und Fraktion