

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Wolfgang Börnsen (Bönstrup), Dirk Fischer (Hamburg), Dr.-Ing. Dietmar Kansy, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der CDU/CSU
– Drucksache 14/3580 –**

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.

1. Wann wird die Bundesregierung Vorschläge zur Umstrukturierung des deutschen Seelotswesens vorlegen?

Wird dabei die Rolle des deutschen Seelotsen neu definiert?

Die Bundesregierung hält an dem Ziel einer Reform des Seelotswesens fest. Sie hat dazu das Diskussionspapier „Konzeptionelle Überlegungen zur Weiterentwicklung des Seelotswesens“ vorgelegt und mit den betroffenen Verbänden

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen vom 3. Juli 2000 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

und den Küstenländern erörtert. Im Ergebnis ist verabredet worden, das Seelotswesen schrittweise jeweils unter Beteiligung der Betroffenen zu modernisieren. Die in der Einleitung zitierte Meldung des DVZ-Briefes vom 10. Dezember 1999, wonach die Umstrukturierung des Seelotswesens kurz vor dem Abschluss stehe, ist insofern nicht zutreffend.

An eine „neue Definition“ der Rolle des deutschen Seelotsen ist dabei nicht gedacht.

2. Wird dazu das Seelotsgesetz geändert?

Eine grundlegende Änderung des Seelotsgesetzes ist derzeit nicht vorgesehen. Änderungen können allenfalls themenspezifisch erforderlich werden. Derzeit zeichnet sich eine solche Notwendigkeit im Bereich der Eingangsqualifikation zum Seelotsberuf ab: Nach § 9 Nr. 1 Seelotsgesetz ist das „Befähigungszeugnis als Kapitän AG“ Voraussetzung für den Zugang zum Seelotsberuf. Da ein solches Zeugnis seit der Änderung der Schiffsoffizier-Ausbildungsverordnung, die nur noch ein einheitliches Kapitänspatent vorsieht, nicht mehr erteilt wird, ist § 9 Nr. 1 Seelotsgesetz an die neue Rechtslage anzupassen.

3. Welche Vereinfachungen und welche Kostensenkungen für die Schifffahrt wird der angekündigte neue Lotsgeldtarif bringen?

Die Modernisierung des Lotsgeldtarifs ist ein vorrangiges Thema der „Konzeptionellen Überlegungen zur Weiterentwicklung des Seelotswesens“. Die hierzu eingerichtete Arbeitsgruppe aller Beteiligten ist sich einig, dass der bisherige, komplizierte Fortschreibungsmodus für die Tarifierung nicht mehr zeitgemäß ist. Die Vorgehensweise soll wesentlich vereinfacht und an das in anderen Wirtschaftsbereichen, insbesondere bei Freiberuflern, übliche Verfahren angeglichen werden. Ein gemeinsames Gremium soll künftig die wesentlichen Entscheidungsgrundlagen für die Tarifsetzung erarbeiten, die weiterhin durch den Bund erfolgt. Dies verspricht eine höhere Transparenz zwischen den Beteiligten und Fortschritte bei der Steigerung der Produktivität im Seelotswesen. Der Lotsenbestand soll freigegeben und so die Eigenverantwortung der Lotsenschaft gestärkt werden. Kostensenkungen für die Schifffahrt werden schrittweise erreicht.

4. Wird ein neuer Lotsgeldtarif den Status der Seelotsen als Freiberufler stärken und ihnen mehr Freiräume bringen?

Auf die Antwort zu Frage 3 wird verwiesen.

5. Welche Forderungen stellen die Bundeslotsenkammer (BLK), die Reeder und die Seehäfen an einen neuen Lotsgeldtarif?

Die Bundeslotsenkammer strebt eine Steigerung der Einnahmen der Lotsen an; die Verbände der maritimen Wirtschaft fordern eine Senkung der Lotskosten und eine Steigerung der Produktivität. Die Anfangsforderungen der Beteiligten lagen mit – 22,5 % (Tabellensenkung in drei gleichen Schritten) und ca. + 30 %

(Anheben des angemessenen Einkommens) weit auseinander. Nach dem Seelotsgesetz ist es Aufgabe der Bundesregierung, vor einer Lotsgeldtarifizierung die Bundeslotsenkammer und die Küstenländer anzuhören (§ 45 Abs. 2 Seelotsgesetz). Diese Anhörung soll in Kürze durchgeführt werden.

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?

Der Lotsversetzdienst soll zum einen durch eine schrittweise Erneuerung der derzeit eingesetzten Versetzmittel optimiert werden, die sich zwar in einem insgesamt guten Zustand befinden, deren Unterhaltung und Betrieb aufgrund teilweise vermehrter Schäden an der Maschine und eines insgesamt hohen Personalbedarfs aber aufwendig ist. Hinzu kommen steigende Anforderungen der Schifffahrt an die Leistungsfähigkeit des Versetzsystems.

In einem ersten Schritt wurden im Rahmen des Konzeptes „Elbe-Range“ ein neues Stationsschiff und zwei neue Tender in SWATH-Bauweise (Small Waterplane Area Twin Hull) für die Elbmündung bestellt. Die Erfahrungen mit den dort bereits stationierten neuen SWATH-Tendern sind – abgesehen von Schwierigkeiten in der Einführungsphase – gut. Kritik einzelner Weserlotsen an den neuen Versetzmitteln spiegelte nicht die offizielle Meinung der Lotsenbrüderschaft Weser II/Jade wider; die Bedenken konnten zwischenzeitlich ausgeräumt werden.

Die neuen Tender können auch Versetzungen der Weser- und Jadelotsen in der Deutschen Bucht stärker übernehmen. Dies ermöglicht – neben der Einsparung von Betriebspersonal – eine Reduzierung der aufwendigen Helikopter-Versetzungen, die pro Versetzung mit durchschnittlich ca. 6 900 DM zu Buche schlagen (Grundlage: 5 139 TDM/Jahr für 600 Flugstunden). Gleichwohl bleibt sichergestellt, dass Helikopter-Versetzungen auch künftig in benötigtem Umfang zur Verfügung stehen. Da jedoch nicht zwei aufwendige Versetzsysteme parallel vorgehalten werden können, wird derzeit eine Regelung erwogen, wonach der zusätzliche Aufwand für die Helikopter-Versetzung dem Besteller angelastet werden soll, wenn diese Versetzung auch mit einem Versetzschiff hätte erfolgen können.

Die durch die neuen Schiffe insgesamt erzielten Einsparungen können nicht beziffert werden, da sie erst nach zehn Jahren eintreten, wenn die Leasingraten für die Beschaffung der Schiffe auslaufen. Die Lotsabgaben brauchen jedoch, trotz des zusätzlichen Aufwandes für die Beschaffung der neuen Schiffe, nicht erhöht zu werden.

Die Beschaffung eines weiteren Tenders für den Einsatz im Bereich von Weser und Jade wird derzeit vorbereitet. Daneben untersuchen derzeit die Wasser- und Schifffahrtsdirektionen Nord und Nordwest gemeinsam mit der Bundeslotsenkammer und den Lotsenbrüderschaften, ob Lotsenversetzungen für Weser, Jade und Elbe künftig aus Gründen der Wirtschaftlichkeit von einem zentralen Lotsenstationsschiff aus durchgeführt werden können.

Die „Konzeptionellen Überlegungen zur Weiterentwicklung des Seelotswesens“ sehen auch eine Neuordnung von Unterhaltung und Betrieb im Lotsversetzdienst vor. Die diesbezüglichen Möglichkeiten sollen im Anschluss an die Neutarifizierung des Lotsgeldes und Modifizierung der Lotsannahmepflicht geprüft und anschließend beginnend voraussichtlich im kommenden Jahr – umgesetzt werden.

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?

Auf die Antwort zu Frage 6 wird verwiesen.

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?

Auf die Antwort zu Frage 6 wird verwiesen.

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?

Auf die Antwort zu Frage 6 wird verwiesen.

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

Sind die Lotsen dazu bereit?

Die Bundesregierung erwartet hierzu in Kürze einen Bericht der Bundeslotsenkammer.

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 Hafenbetriebe dazu ein?

Derzeit prüft eine Arbeitsgruppe aller Beteiligten Möglichkeiten für eine Kooperation zwischen den Seelotsen auf der Elbe und den Hafenslotsen in Hamburg. Ziel ist es, ein tragfähiges Kooperationsmodell zu finden und umzusetzen. Die insgesamt in Betracht zu ziehenden Varianten sind in organisatorischer und lotsbetrieblicher Hinsicht vielfältig; neben dem Kernelement der sicheren Abwicklung des Schiffsverkehrs sind auch wirtschaftliche Interessen und die über lange Zeit gewachsenen Strukturen der betroffenen Bruderschaften zu berücksichtigen. Die Varianten wurden von der Arbeitsgruppe noch nicht abschließend formuliert und bewertet. Mit einem Abschluss der Arbeitsgruppe ist in diesem Jahr zu rechnen.

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

Welche Überlegungen gibt es?

Was steht weiteren Zusammenlegungen entgegen?

Auf der Mehrzahl der Seelotsreviere besteht bereits eine enge Kooperation zwischen den Häfen und dem Bund: Auf diesen Revieren beraten die Seelotsen die Schiffsführungen auch innerhalb des Hafens. Zuletzt wurde im April 1999 mit dem Land Niedersachsen eine Verwaltungsvereinbarung geschlossen, die den Bund mit der Durchführung des Hafenslotswesens in Cuxhaven beauftragt.

Zusätzlich wird derzeit geplant, auf den Weserrevieren eine Durchlotsung bis Brake/Nordenham einzuführen. Daneben ist angedacht, dass die Jadelotsen in geeigneten Fällen den Hafenslotsdienst in Wilhelmshaven übernehmen.

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?

Die Wasser- und Schifffahrtsdirektionen Nord und Nordwest erarbeiten derzeit ein Konzept für Qualitätsanforderungen an die Seelotsausbildung. Ansonsten wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

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?

Die Pflicht zur Annahme eines Lotsen und die Voraussetzungen, unter denen sich eine erfahrene Schiffsführung von dieser Pflicht befreien lassen kann, beruht auf einem nach Schiffsgröße und Gefährdungspotenzial abgestuften System. Danach unterliegen sämtliche Schiffe ab einer bestimmten, revierspezifisch unterschiedlichen Größe der Lotsannahmepflicht. Die Möglichkeit, sich von dieser Pflicht zu befreien, wird mit wachsender Schiffsgröße an steigende Anforderungen hinsichtlich der Revierkunde der Schiffsführung und der Anzahl der Fahrten geknüpft, die vorab mit Lotsberatung durchzuführen sind. Schiffe mit besonders gefährlicher Ladung (Tanker) werden nur bis zu einer geringen Schiffslänge (90 m) und unter sehr strengen Auflagen von der Lotsannahmepflicht befreit. Damit ist gewährleistet, dass diese Schiffe nautisch sicher und nur von qualifizierten Besatzungen oder durch erfahrene Seelotsen durch deutsche Seelotsreviere geleitet werden.

Im Rahmen der schrittweisen Reform des Seelotswesens wird derzeit geprüft, ob die Kriterien für die Lotsannahmepflicht sachgerecht ergänzt oder modifiziert werden können. Dabei kommt beispielsweise in Betracht, sich künftig an dem Verhältnis von Schiffslänge und Schiffsbreite und damit an der Verkehrsfläche eines Schiffes zu orientieren anstatt, wie bisher, allein die Schiffslänge zugrunde zu legen. Zusätzlich wird erwogen, den Tiefgang eines Schiffes als Kriterium für die Lotsannahmepflicht einzuführen.

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?

Die Radarberatung durch Seelotsen aus den Verkehrszentralen ist nur eine Teilaufgabe; hierfür werden von der Schifffahrt derzeit 4,4 Mio. DM/Jahr aufgebracht.

Vornehmlich dienen die Verkehrszentralen der Verkehrsüberwachung als schiffahrtspolizeiliche Aufgabe des Bundes, die von qualifizierten Bundesbediensteten ausgeübt wird. Insoweit würde die Darstellung des gesamten jährlichen Aufwandes ein unzutreffendes Bild über den Aufwand für die Teilaufgabe „Landradarberatung durch Lotsen“ ergeben und wird deshalb nicht genannt.

Die Anzahl der Radarberatung ist vor allem abhängig von den Witterungsverhältnissen und der Anzahl der Fahrzeuge. Im Schnitt der letzten fünf Jahre wurden auf deutschen Seelotsrevieren 16 647 Radareinsätze/Jahr geleistet; dies entspricht bei einer tarifierten Beratungszeit von vier Stunden/Einsatz (zusätzlich werden ca. sieben Stunden Bereitschafts- und Wegezeiten tarifiert) insgesamt 66 588 Stunden/Jahr.

Der Anteil der Kosten der Radarberatung am Lotsgeldaufkommen ist in den einzelnen Seelotsrevieren unterschiedlich. Die Bandbreite bewegt sich zwischen 5 % und 24 %.

Es ist angedacht, die Kosten der Landradarberatung, die derzeit nur von der lotsannahmepflichtigen Schifffahrt aufgebracht werden, auf eine breitere Bemessungsgrundlage (z. B. die lotsabgabepflichtige Schifffahrt) zu stellen. Zu einer Entlastung der Schifffahrt würde eine solche Änderung der Bemessungsgrundlage unter dem Strich allerdings nicht führen.

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?

Die Belastung der Seeschifffahrt mit den vollen Kosten der Infrastrukturmaßnahmen für Schifffahrtsstraßen, Hafenzufahrten und Navigations- sowie Sicherheitseinrichtungen würde nach den in der Gemeinsamen Plattform des Bundes und der Küstenländer zur deutschen Seehafenpolitik vom 22. Februar 1999 getroffenen Feststellungen zwangsläufig die Hafenwahl der in- und ausländischen Reedereien und damit die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen gegenüber den Seehäfen der Nachbarländer negativ beeinflussen.

17. Wie bewertet die Bundesregierung das Angebot der Seelotsen, die von ihnen geforderte ständige Präsenz in den Verkehrszentralen zu übernehmen?

Die Bundesregierung setzt für die Gewährleistung eines sicheren Zu- und Ablaufs von Schiffen zu den deutschen Seehäfen auf den Lotsen an Bord. Daneben steht die hoheitliche Verkehrsüberwachung und -lenkung der Revierzentralen. Bedarf für eine Radarberatung einzelner Schiffe durch einen Seelotsen wurde bisher nur unter besonderen Bedingungen gesehen, die keine ständige Präsenz von Lotsen in Revierzentralen erforderte.

In einem Probetrieb der Verkehrszentrale Cuxhaven wurde in den vergangenen Monaten getestet, ob ein Ersatz der Bord- durch die Radarlotsung sinnvoll sein kann. Die Erfahrungen mit dem Probetrieb sind nunmehr auszuwerten. Erst danach – voraussichtlich noch in diesem Jahr – ist eine Einschätzung des Angebotes der Lotsenschaft möglich.

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?

Die IMO hat für die Einführung des neuen automatischen Schiffsidentifikationssystems AIS beginnend 2002 eine Übergangsfrist bis 2008 für die Nachrüstung für in Fahrt befindliche Schiffe gesetzt. Derzeit wird hierfür ein technisches und betriebliches Gesamtkonzept für den Einsatz an der deutschen Nord- und Ostseeküste erarbeitet. Dieser Einsatz und weitere Verbesserung des nautischen Informationsangebotes an Bord der Schiffe werden Auswirkungen auf die Leistungsanforderungen an Seelotsen und die Landradarberatung haben. Abschließende Angaben über den Umfang und Inhalt dieser Auswirkungen können jedoch erst nach Fertigstellung des Konzeptes und nach Vorliegen erster praktischer Erfahrungen mit dem neuen System gemacht werden.

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?

Die Einführung von Wettbewerb in sicherheitsrelevanten Bereichen ist grundsätzlich denkbar. Dies zeigt das Beispiel der Kfz-Sicherheit, in dem früher ausschließlich der TÜV die Fahrtauglichkeit von Kfz bestätigen konnte. Dabei ist jedoch jeder Bereich gesondert zu betrachten. Im Seelotswesen setzt die Bundesregierung auf eine schrittweise Optimierung der bisherigen Strukturen. Gleichwohl beobachtet die Bundesregierung die Reformbestrebungen zum Seelotswesen in den Niederlanden aufmerksam.

Die Zulassung sog. Reedereiloten ist denkbar, jedoch derzeit nicht geplant.

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?

Tarifgeber für das Lotsgeld, d. h. das Entgelt für Leistungen der Seelotsen, ist das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (§ 45 Abs. 2 Seelotsgesetz). Es ist der Höhe nach „so zu bemessen, dass die Seelotsen bei normaler Inanspruchnahme ein Einkommen und eine Versorgung haben, die ihrer Vorbildung und der Verantwortung ihres Berufes entsprechen und die See-

lotsanwärter einen Unterhaltsbeitrag erhalten können“ (§ 45 Abs. 2 Satz 2 Seelotsgesetz).

Der derzeitigen Tarifierung liegen – über alle Reviere einheitlich – monatliche Einnahmen von 13 220 DM/Lotse zugrunde. Die tatsächlichen Einnahmen lagen 1999 um durchschnittlich ca. 23 % über diesem Wert. Dies lag zum Teil (ca. 9 %) an einer günstigen Entwicklung der Schiffsgrößen; zum Teil konnten die Lotsen bei der derzeitigen Arbeitszeitregelung durch Mehrarbeit deutlich höhere Einnahmen erzielen. Diese Faktoren wirkten revierspezifisch unterschiedlich, so dass die tatsächlichen Einnahmen der Bruderschaften 1999 zwischen gut 2 % und über 40 % über dem tarifierten Wert lagen.

Für die Hafenslotsen gelten die Tarifordnungen der jeweiligen Länder.

