

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Hans-Michael Goldmann, Patrick Döring, Angelika Brunkhorst, Horst Friedrich (Bayreuth), Jens Ackermann, Christian Ahrendt, Rainer Brüderle, Ernst Burgbacher, Jörg van Essen, Paul K. Friedhoff, Dr. Edmund Peter Geisen, Miriam Gruß, Joachim Günther (Plauen), Dr. Christel Happach-Kasan, Heinz-Peter Haustein, Gudrun Kopp, Jürgen Koppelin, Sibylle Laurischk, Markus Löning, Patrick Meinhardt, Jan Mücke, Burkhardt Müller-Sönksen, Dirk Niebel, Dr. Konrad Schily, Carl-Ludwig Thiele, Florian Toncar, Christoph Waitz, Dr. Claudia Winterstein, Dr. Volker Wissing, Dr. Wolfgang Gerhardt und der Fraktion der FDP

Zukunft des Lotswesens im Revier Ems und Weser

Seit über drei Jahren wird an der Nordsee im Nord-West Range darüber diskutiert, welches Konzept in den Seelotsrevieren Ems und Weser II/Jade umgesetzt werden soll. Die Wasser- und Schifffahrtsdirektion (WSD) Nordwest hatte dazu jeweils auf Erlass des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen vom 23. November 2001 eine Arbeitsgruppe eingerichtet, welche die Aufgabe hatte, eine Entscheidung der WSD Nordwest vorzubereiten.

Gemäß einer Pressemitteilung der WSD Nordwest vom 11. Juli 2005 sollen auf den beiden Lotsrevieren künftig SWATH (Small Waterplane Area Twin Hull)-Tender zum Einsatz kommen.

Diese Entscheidung hat an der Küste für Aufsehen gesorgt und ist kritisiert worden (siehe u. a. Emdener Zeitung vom 5. November 2005 und 8. November 2005, Nordsee-Zeitung vom 23. November 2005, Rundschreiben der Schutzgemeinschaft Deutsche Nordseeküste vom 19. Oktober 2005, Schreiben der EUREGIO DIE WATTEN an die WSD Nordwest vom 16. November 2005).

Die WSD Nordwest hat ihre Entscheidung für das Lotsrevier Ems damit begründet, dass die Kooperationsmöglichkeiten mit dem niederländischen Lotswesen durch die SWATH-Technologie, die zum Einsatz kommen soll, verbessert würde. Für das Lotsrevier Weser II/Jade war die Begründung, dass dies die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen unterstütze.

Die Kritik der betroffenen Lotsbrüderschaften zielt vor allem darauf ab, dass die Entscheidung der WSD-Nordwest (Presseinformation vom 24. Oktober 2005, Emdener Zeitung vom 5. November 2005 und 8. November 2005) die Wettbewerbssituation der betroffenen deutschen Häfen gefährde und erhebliches zusätzliches Risiko für Havarien und damit für das Naturschutzgebiet Wattenmeer schaffe.

Wir fragen deshalb die Bundesregierung:

1. Zu welchen Ergebnissen sind die auf Erlass des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen vom 23. November 2002 eingerichteten Arbeitsgruppen der WSD Nordwest gekommen und aufgrund welcher Datenbasis?
2. Falls die Entscheidungen der WSD Nordwest von den Ergebnissen der Arbeitsgruppen abweichen, wie lautet die Begründung zu dieser Abweichung?
3. Kann die Anzahl der benötigten Lotsen durch eine effektivere Versetzlogistik vermindert werden, und falls ja, warum, und falls nein, warum nicht?
4. Wie lange hat das Stationsschiff der Lotsbrüderschaft Ems „Kapitän Bleeker“ noch eine Germanische Lloyd (GL)-Zulassung und wäre eine weitere Verlängerung unter Berücksichtigung des technischen Zustandes des Schiffes realistisch?
5. Befürchtet die Bundesregierung Nachteile z. B. bei der Schiffssicherheit im Lotsrevier Ems, falls die Einsatzdauer der „Kapitän Bleeker“ verlängert würde?
6. Wie viel Geld ließe sich einsparen, wenn man die „Kapitän Bleeker“ weitere 5 Jahre einsetzen würde?
7. Wie lange haben die Stationsschiffe der Lotsenbrüderschaft Weser II/Jade „Gotthilf Hagen“ und „Kapitän König“ noch eine GL-Zulassung und wäre eine weitere Verlängerung unter Berücksichtigung des technischen Zustandes der Schiffe realistisch?
8. Befürchtet die Bundesregierung Nachteile z. B. bei der Schiffssicherheit im Lotsrevier Weser II/Jade, falls die Einsatzdauer der „Gotthilf Hagen“ und „Kapitän König“ verlängert würde?
9. Wie viel Geld ließe sich einsparen, wenn man die „Gotthilf Hagen“ und „Kapitän König“ weitere 5 Jahre einsetzen würden?
10. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung der Lotsbrüderschaften, dass die Lotsreviere Ems und Weser II/Jade zu den schwierigsten Fahrtwassern weltweit gehören und welche Konsequenzen für das Lotswesen ergeben sich daraus?
11. Wie hoch wären die Kosten, wenn sich die WSD Nordwest für das von den Lotsbrüderschaften empfohlene Monohull-Stationsschiff mit Eindockvorrichtung für beide Lotsreviere entschieden hätte,
 - a) in der Anschaffung und
 - b) bei einem prognostizierten Unterhalt in den nächsten 30 Jahren?
12. Wie hoch sind die Kosten, bei dem von der WSD Nordwest favorisierten SWATH-Tender
 - a) in der Anschaffung und
 - b) bei einem prognostizierten Unterhalt in den nächsten 30 Jahren?
13. Wie hoch werden die Personalkosten beim von den Lotsbrüderschaften bevorzugten System mit einem seegestützten Versetzfahrzeug bzw. dem von der WSD Nordwest bevorzugten System mit einem SWATH-Tender sein, jeweils getrennt nach den beiden Seerevieren?

14. Trifft es zu, dass für einen SWATH-Tenderbetrieb ab Borkum unter Berücksichtigung von Seemannsgesetz und Tarifverträgen eine gleich große oder sogar größere Besatzung vorzuhalten ist, als für ein modernes Stationsschiff wie konzeptionell durch die Lotsenbrüderschaften entwickelt?
15. Welche Auswirkungen wird es nach Auffassung der Bundesregierung auf die Attraktivität der Emshäfen haben, dass der von der WSD Nordwest favorisierte Lotsversetzdienst ab Borkum künftig umsatzsteuerpflichtig ist, während der seegestützte Versetzdienst dies nicht ist?
16. Ist im Zusammenhang mit dem Bau des Jade-Weser-Ports und dem Ausbau des Containerterminals Bremerhaven in Zukunft mit vermehrten Anläufen von Post-Panamax und Malacca-Max-Schiffen zu rechnen?
17. Trifft es zu, dass die Arbeitsgruppe der WSD Nordwest mit Vertretern der Lotsbrüderschaft Weser II/Jade zu dem Ergebnis gekommen ist, dass das Konzept eines Monohull-Stationsschiffes mit Eindockvorrichtung in Verbindung mit verstärktem Hubschraubereinsatz gegenüber anderen diskutierten Versetzsystemen, wie dem von der WSD Nordwest jetzt entschiedenen, knapp 4 Mio. Euro niedrigere Betriebskosten pro Jahr aufzuweisen hätte?
18. Trifft es zu, dass die WSD Nordwest im Lotsrevier Ems künftig Schiffen bis zu einer Länge von 120 Metern gestatten will, ohne Lotsen durch die Untiefen des Wattenmeeres bis Borkum fahren zu lassen, und wenn ja, wie beurteilt die Bundesregierung die Befürchtungen, dass dadurch eine erhebliche Vergrößerung der Havariegefahr einhergeht?
19. Wie viele Schiffsbewegungen hat es im Lotsrevier Ems in den letzten 10 Jahren bei Schiffen mit einer Länge zwischen 90 und 120 Metern pro Jahr gegeben?
20. Wie viele Unfälle und Beinahe-Unfälle hat es in den letzten 10 Jahren im Lotsrevier Ems bei Schiffen zwischen 90 und 120 Metern Länge gegeben?
21. Trifft es zu, dass der Einsatz des SWATH-Tenders von der geplanten Station auf Borkum im Lotsrevier Ems ohne eine Lotsbefreiung der Schiffe zwischen 90 und 120 Metern praktisch nicht möglich wäre?
22. Welche Transferzeiten und welchen Brennstoffverbrauch hat die WSD Nordwest zwischen Schutzhafen und Versetzgebiet kalkuliert?
23. Über welche Eisklasse verfügt der SWATH-Tender und welche Lösung sieht die WSD Nordwest vor, falls durch Vereisung des Schutzhafens oder des Versetzungsgebietes kein Lotsverkehr stattfinden kann?
24. Welche Wartezeiten entstehen voraussichtlich für die tideabhängige Großschifffahrt bei Umsetzung des Lotskonzeptes der WSD Nordwest für das Lotsrevier Ems aufgrund des Pendelverkehrs des SWATH-Tenders zwischen Borkum und Westerems auf Grundlage der Schiffsbewegungen der letzten 5 Jahre?
25. Welche Auswirkungen wird der Pendelverkehr des SWATH-Tenders zwischen Borkum und Westerems (einfache Wegstrecke 17 sm) für die Lotsen und die ohne Lotsen fahrenden oft übermüdeten Schiffsführer der Feeder-schiffe (bis 120 m) haben und wird die STCW-Fatigue-Richtlinie eingehalten werden können?
26. Welche Kosten prognostiziert die Bundesregierung im Lotsrevier Ems bei der Realisierung der Entscheidung der WSD Nordwest für die Nutzung niederländischer Assistenz-Dienste auf Grundlage welcher Vereinbarungen mit welchen niederländischen Behörden?

27. Trifft es zu, dass die Vorlaufzeit bei Bestellung eines niederländischen Versetzschiffes 4 Stunden beträgt und dass der niederländische Tender nur 21 Stunden pro Tag verfügbar ist und welche Auswirkungen hat dies auf die Lotstätigkeit?
28. Bis zu welcher Wellenhöhe können der niederländische Tender und der geplante SWATH-Tender Versetzungen vornehmen und wie lange ist die Vorwarnzeit für solche Wellenhöhen in Westerems?
29. Welche Lösung sieht die Bundesregierung für die Kunden der Emdener Lotsenbrüderschaft vor, die wie Schleppzüge, U-Boote und andere Fahrzeuge mit sehr niedrigem Freibord nicht vom SWATH-Tender und dem niederländischen Versetzfahrzeug bedient werden können?
30. Wer entscheidet bei der Bestellung eines niederländischen Versetzschiffes, welche Lotsung prioritär ist bei gleichzeitiger Anforderung des Versetzschiffes für einen niederländischen Hafen und welche Wartezeiten können für den Schiffsverkehr nach Emden entstehen?
31. Welche Kosten prognostiziert die Bundesregierung bei den zu erwartenden Hubschraubereinsätzen auf dem Lotsrevier Ems auf Basis der Entscheidung der WSD Nordwest als auch auf Basis der Vorschläge der Lotsbrüderschaft Ems?
32. Können Schiffe bei der Besetzung mit Hubschraubern eine höhere Fahrtgeschwindigkeit beibehalten als bei der Versetzung mit Tendern und ist durch die höhere Versetzgeschwindigkeit mit Vorteilen für die Kunden durch Zeiteinsparung zu rechnen?
33. Kann im Bereich des Elbe-Ränge-Systems bei Beibehaltung der jetzigen Sicherheitsstandards, z. B. Besetzung von beladenen Tankern spätestens bei der Tonne „Elbe 3“ bis Windstärke 10, auf den Einsatz des Hubschraubers verzichtet werden?
34. Kann durch den Einsatz der Tender im Ansteuerungsbereich Weser II/Jade und der Deutschen Bucht die Versetzung des Lotsen bei Beibehaltung der jetzigen sicheren Versetzpositionen bis Windstärke 10 garantiert werden und auf die Vorhaltung eines Hubschraubers verzichtet werden, falls nein, wie hoch sind die Vorhaltekosten für den Hubschrauber?
35. Kann durch den Einsatz des Hubschraubers im Bereich der Weser II/Jade Ansteuerung und der Deutschen Bucht auf den ständigen Einsatz eines Tenders beim Stationsschiff verzichtet werden?
Wenn ja, wie hoch sind die Einsparungen durch den Wegfall des ständig besetzten Tenders?
36. Welche Erfahrungen hat die Bundesregierung mit dem Probetrieb des SWATH-Tenders auf dem Lotsrevier Ems gemacht?
37. Reicht bei dem von der WSD Nordwest favorisierten System für das Revier Weser II/Jade ein SWATH-Tender aus, um einen ständig verfügbaren Versetzbetrieb zu gewährleisten, und wie soll dies sichergestellt werden?
38. Stellt der Versetzvorgang mit den kleinen Versetzbooten, die im Revier Weser II/Jade vorgesehen sind, ein erhöhtes Sicherheitsrisiko für die Lotsen dar, und wenn ja, aus welchen zwingenden Gründen muss dieses erhöhte Risiko eingegangen werden?
39. Liegen Erfahrungsberichte von Lotsen vor, aus denen hervorgeht, dass bei schlechtem Wetter (Wind Beaufort 7) die Versetzung mit SWATH-Tendern im Mündungsbereich der Weser nicht mehr durchgeführt werden konnten und welche Schlussfolgerungen sind daraus gezogen worden?

40. Welche Verbesserungen der Lotsenlogistik ergeben sich aus dem Einsatz des SWATH-Systems auf dem Revier Weser II/Jade und ergeben sich dadurch, über den Wegfall der Lotsenstation Helgoland hinaus, Rationalisierungspotenziale?
41. Können auf den Stationsschiffen in SWATH- und Monohullbauweise die gleiche Anzahl von Ausbildungsplätzen für den maritimen Nachwuchs zur Verfügung gestellt werden, und wenn nein, warum nicht?
42. Trifft es zu, dass das Versetzen mit den SWATH-Tendern an der Ems zwangsmäßig 3 sm weiter seewärts stattzufinden hat, um ein sicheres Anbordkommen des Lotsen (IMO Resolution: Pilot Boarding Area) bei 10 kn benötigter SWATH-Versetzgeschwindigkeit zu ermöglichen, was zu höheren Lotskosten der Schifffahrt führen würde, und dass dadurch die Ruhezeiten (der Tenderbesatzungen) gemäß IMO-Resolution A 960 nicht mehr zu erfüllen sind und welche Konsequenzen hat dies für den Lotsbetrieb?
43. Ist es richtig, dass der Verkehr durch Einsatz des Hubschraubers im Ansteuerungsbereich des Reviers Weser II/Jade weiträumiger entzerrt werden kann und besonders große Schiffe bereits vor Erreichen des Ansteuerungsbereiches besetzt werden können und damit die Forderung der IMO-Resolution A 960 optimal erfüllt wird, und wenn ja, welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung daraus?

Berlin, den 30. November 2005

Hans-Michael Goldmann
Patrick Döring
Angelika Brunkhorst
Horst Friedrich (Bayreuth)
Jens Ackermann
Christian Ahrendt
Rainer Brüderle
Ernst Burgbacher
Jörg van Essen
Paul K. Friedhoff
Dr. Edmund Peter Geisen
Miriam Gruß
Joachim Günther (Plauen)
Dr. Christel Happach-Kasan
Heinz-Peter Haustein
Gudrun Kopp
Jürgen Koppelin
Sibylle Laurischk
Markus Löning
Patrick Meinhardt
Jan Mücke
Burkhardt Müller-Sönksen
Dirk Niebel
Dr. Konrad Schily
Carl-Ludwig Thiele
Florian Toncar
Christoph Waitz
Dr. Claudia Winterstein
Dr. Volker Wissing
Dr. Wolfgang Gerhardt und Fraktion

