

Kleine Anfrage der Fraktion der CDU vom 6. Juni 2000

Reform des Lotswesens

Zwischen dem Bund, den Lotsen und den Reedern finden derzeit Verhandlungen über eine Reform des Lotswesens statt.

Insbesondere der Verband Deutscher Reeder (VDR) bemängelt den hohen Personaleinsatz bei den Lotsen durch die Lotsenwechsel zwischen See-, Fluss- und Hafenslotsen, die sich auf die Lotsgebühren auswirken.

Nach Ansicht des Lotsenbeirates ist das bisherige System beizubehalten, um insbesondere die Sicherheit in den deutschen Häfen zu gewährleisten.

Vor diesem Hintergrund fragen wir den Senat:

1. Wie hoch ist der Anteil der Lotsgebühren an den Hafenanlaufkosten in Bremen und Bremerhaven,
 - 1.1 — getrennt nach Hafens-, Fluss- und Seelotsen,
 - 1.2 — aufgeteilt nach Lotsabgaben und Lotsgeld?
2. Welche Lotsgebühren werden dazu im Vergleich in Hamburg, Rotterdam und Antwerpen erhoben?
3. Für welche Schiffe besteht eine Lotsannahmepflicht?
 - 3.1 Wie viele der nicht zur Lotsenannahme verpflichteten Schiffe fordern Lotsen an? Bitte getrennt nach Schiffsarten und -größen angeben.
 - 3.2 Wie sieht die diesbezügliche Entwicklung in den letzten zehn Jahren zahlenmäßig aus?
4. Wie beurteilt der Senat die vom Verband Deutscher Reeder (VDR) geforderte Zusammenlegung von Lotsrevieren und Brüderschaften?
 - 4.1 Welche Auswirkungen hätte eine solche Zusammenlegung für Bremen und Bremerhaven?
 - 4.2 Welche Auswirkungen hätte dies auf die Gebühren?
 - 4.3 Wie beurteilt der Senat die Zusammenlegung unter Sicherheitsaspekten für die bremischen Häfen?
5. Wie beurteilt der Senat die Überlegungen bez. einer Privatisierung der Lotsenversetzsysteme?
6. Welche Möglichkeiten sieht der Senat darüber hinaus, Kosteneinsparungen im Bereich des Lotswesens zu realisieren?

Catrin Hannken, Eckhoff und Fraktion der CDU

D a z u

Antwort des Senats vom 5. September 2000

Die o. a. Anfrage beantwortet der Senat wie folgt:

Die deutschen Seehäfen stehen in einem harten internationalen Wettbewerb. Ziel der deutschen Seehafenpolitik in Bund und Ländern muss es deshalb sein, die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen zum Erhalt und Ausbau von Arbeitsplätzen in den Häfen und den hafenanabhängigen Bereichen zu sichern.

Die Häfen an der deutschen Küste geraten seitens ihrer Kunden zunehmend wegen der Hafenanlaufkosten unter Druck.

Insbesondere die Kosten des Lotswesens (und der Nutzung des Nord-Ostsee-Kanals) werden von den großen, die deutschen Häfen bedienenden internationalen Reedereien als zu hoch beklagt.

Eine Neuordnung des gesamten deutschen Lotswesens ist bereits seit Jahren in der Diskussion.

Eine Reihe von Gutachten, die vom Bundesministerium für Verkehr in Auftrag gegeben worden sind, haben Lösungsansätze aufgezeigt. Die Bundesregierung hat im Mai 1999 ein Papier „Konzeptionelle Überlegungen zur Weiterentwicklung des Seelotswesens“ vorgelegt, das als gute Diskussionsgrundlage anzusehen ist, und es mit den betroffenen Verbänden und den Küstenländern erörtert. Konkrete Ergebnisse sind aber noch nicht erzielt worden.

Derzeit wird die Arbeit an einer Reform des Lotswesens durch die Verhandlungen des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen mit den Lotsen über eine neue Lotstarifordnung beeinflusst.

Für die Häfen in Bremen und Bremerhaven ist dies insoweit von Bedeutung, als Bremen für die Zufahrten (See/Revier) kein eigenes Lotswesen vorhält. Dies ist nach dem Seeaufgabengesetz Sache des Bundes. Lotsungen auf den Revieren der Außenweser und der Weser zwischen Bremerhaven und Bremen werden von den Lotsen der Lotsenbrüderschaften Weser II/Jade (Seelotsen) und Weser I (Revierlotsen) durchgeführt.

Aufgrund einer Vereinbarung zwischen dem Bund, der Lotsenbrüderschaft Weser I und Bremen werden Lotsungen im Hafen Bremen-Stadt von den Revierlotsen mit wahrgenommen. In Bremerhaven wird der Hafenslotsdienst von der Hafenslotsengesellschaft Bremerhaven (Lotsdienst nach bremischem Recht) betrieben.

Durch die obigen Ausführungen wird deutlich, dass der Einfluss Bremens auf die Reform des Lotswesens und der Lotstarife auf den Revieren stark eingeschränkt ist.

Zu Frage 1.: Wie hoch ist der Anteil der Lotsgebühren an den Hafenanlaufkosten in Bremen und Bremerhaven,

1.1: — getrennt nach Hafen-, Fluss- und Seelotsen,

1.2: — aufgeteilt nach Lotsabgaben und Lotsgeld?

Die Hafenanlaufkosten setzen sich aus den Gebühren, Tarifen und Preisen für verschiedene Nutzungen oder Dienstleistungen zusammen, die größtenteils von Privatunternehmen erbracht werden.

Die wesentlichen Kosten entstehen durch die Lotsen (Seelotsen, Revierlotsen, Hafenslotsen), die Seeschiffsassistenz (Schlepper), die Vertäudienste (Festmacher), die öffentlich-rechtlichen Hafengebühren und die Entgelte der Umschlagsunternehmen.

Die Höhe dieser Entgelte ist unter anderem abhängig von der Größe, Art und Ausrüstung der Schiffe, der Anlaufhäufigkeit und der umzuschlagenden Ladung. Mit Ausnahme der öffentlich-rechtlichen Hafengebühren und der Lotsentgelte unterliegen sie privatrechtlichen Verträgen, in denen unter Beachtung der vorgenannten Kriterien Preise vereinbart werden, die von möglicherweise zugänglichen Tarifen abweichen. Hierüber werden von den Firmen keine Informationen erteilt. Ein Verhältnis der Lotsgebühren zu den anderen Hafenanlaufkosten kann deshalb nicht ermittelt werden.

Zu Frage 2.: Welche Lotsgebühren werden dazu im Vergleich in Hamburg, Rotterdam und Antwerpen erhoben?

Die Bemessungsgrundlagen für die Berechnung der Lotsgebühren in Rotterdam und Antwerpen weichen von denen in Deutschland ab, dennoch wird versucht, für drei Schiffsgrößen, die die bremischen Häfen anlaufen, einen Vergleich anzustellen, der der nachstehenden Tabelle **) zu entnehmen ist..

Vergleich Lotskosten (1)			angenommene gemittelte unterstellter	Schiffsgröße: Schiffslänge Tiefgang	6000 BRZ 117m 7,9 m
Lotsreviere/Häfen	Bremen	Bremerhaven	Hamburg	Rotterdam	Antwerpen
Hafen	306	344	864	588	2084
Fluss	2932		1972	2824	3666
See	2250	2250	1972	6816	7334
Lotsabgabe an WSV	1504	977,6	1448	0	0
Gesamt	6992	3571,6	6256	10228	13084
Revier	Unterweser	Außenweser	Elbe	Rotterdam	Schelde
Revierlänge in sm	65	35	78	18	50
Lotskosten in DM/sm	84	74	61	568	261
Revierkosten in DM/sm	107	102	80	568	261
Vergleich Lotskosten (2)			angenommene gemittelte unterstellter	Schiffsgröße: Schiffslänge Tiefgang	20000 BRZ 190 m 9 m
Lotsreviere/Häfen	Bremen	Bremerhaven	Hamburg	Rotterdam	Antwerpen
Hafen	686	828	1720	1176	4256
Fluss	5372		3926	3614	4700
See	3404	3404	3926	8752	9412
Lotsabgabe an WSV	4218	2741,7	4856	0	0
Gesamt	13680	6973,7	14428	13542	18368
Revier	Unterweser	Außenweser	Elbe	Rotterdam	Schelde
Revierlänge in sm	65	35	78	18	50
Lotskosten in DM/sm	145	120	122	752	367,36
Revierkosten in DM/sm	210	199	184	752	367,36
Vergleich Lotskosten (3)			angenommene gemittelte unterstellter	Schiffsgröße: Schiffslänge Tiefgang	40000 BRZ 230 m 10,5 m
Lotsreviere/Häfen	Bremen	Bremerhaven	Hamburg	Rotterdam	Antwerpen
Hafen	1092	1428	2656	1746	5442
Fluss	8144		6064	4714	6062
zweiter Lotse regelm.	4072				
See	4958	4958	6064	11386	12124
Lotsabgabe an WSV	7850	5102,5	9090	0	0
Gesamt	26116	11488,5	23874	17846	23628
Revier	Unterweser	Außenweser	Elbe	Rotterdam	Schelde
Revierlänge in sm	65	35	78	18	50
Lotskosten in DM/sm	281	182	189	991	472
Revierkosten in DM/sm	401	328	306	991	472

**) Um einen Vergleich zwischen den Häfen überhaupt abbilden zu können, sind folgende Prämissen unterstellt worden:

Rückrechnung der Schiffsgrößen in mittlere Schiffslängen (m), soweit eine Abrechnung des Lotsgeldes nach Schiffslängen erfolgt (Rotterdam)

Einschätzung der mittleren Tiefgänge, soweit eine Abrechnung des Lotsgeldes nach Tiefgang erfolgt (Antwerpen)

Eventuelle Nachlässe, die in anderen Häfen aufgrund häufiger Anläufe oder anderen Gründen gegeben werden, wurden nicht berücksichtigt, da darüber keine Aufzeichnungen vorliegen

Umrechnung der Währungsparitäten zu aktuellen Tageskursen

Tarifstand Basis 1999

Berechnung der Tarife für das Ein- und Auslaufen eines Schiffes

Zu Frage 3.: Für welche Schiffe besteht eine Lotsannahmepflicht?

In Bremen werden die gleichen Kriterien für die Lotsannahmepflicht bzw. der -befreiung angewandt wie auf den Revieren, die nachfolgend aufgeführt sind.

Die Lotsannahmepflicht ist geregelt in der Verordnung über die Verwaltung und Ordnung der Seelotsreviere Weser I und Weser II/Jade. Hiernach ist die Lotsannahmepflicht für Seelosten wie folgt geregelt:

(1) Zur Annahme eines Seelosten sind verpflichtet:

1. auf den Fahrstrecken binnenwärts der jeweiligen Außenposition des Lotsenschiffes, ausgenommen Nord-Reede, Neue Weser-Reede, Blexen-Reede und Reede von Wilhelmshaven,
 - a) Tankschiffe im Sinne des § 30 Abs. 1 der Schifffahrtsstraßenordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 22. Oktober 1998 (BGBl. I S. 2309) in der jeweils geltenden Fassung.
 - b) Andere Seeschiffe mit einer Länge über alles von 90 Meter oder einer größeren Breite von 13 Meter und mehr.
2. auf den Fahrstrecken zwischen der Lotsenversetzposition beim Feuerschiff „GB“ und der jeweiligen Außenposition des Lotsenschiffes
 - a) Schiffe nach Nr. 1 Buchstabe a mit einer Länge über alles von 150 Meter oder einer größten Breite von 23 Meter und mehr,
 - b) andere Massengutschiffe mit einer Länge über alles von 250 Meter oder einer größten Breite von 40 Meter oder einem Tiefgang von 13,5 Meter und mehr,
 - c) andere Seeschiffe mit einer Länge über alles von 350 Meter oder einer größten Breite von 45 Meter und mehr.
3. wenn das Lotsenschiff seine Position wegen schlechten Wetters weseraufwärts verlegt hat,
 - a) auf der Fahrtstrecke der Weser vom Lotsenschiff bis zur Außenposition des Lotsenschiffes im Bereich der Leuchttonne „3/Jade 2“ Seeschiffe mit einer Länge über alles von 170 Meter oder einer größten Breite von 28 Meter und mehr, die keine Tankschiffe nach Nr. 1 Buchstabe a sind,
 - b) auf der Fahrtstrecke der Jade von Schlechtwetterposition im Gebiet „Minsener Oog“ bis zur Außenposition des Lotsenschiffes im Bereich der Leuchttonne „3/Jade 2“ Seeschiffe mit einer Länge über alles von 170 Meter oder einer größten Breite von 28 Meter und mehr, die keine Tankschiffe nach Nr. 1 Buchstabe a sind.

Bei Schlepperverbänden ist die Summe der Längen über alles von Schlepper und Anhang unter Ausschluss der Schleppleine und die größte Breite des Schleppverbandes maßgebend, wobei zu der Breite auch etwaige Ladungsüberhänge zählen.

In Bremerhaven gelten folgende Regeln:

Entsprechend den Bestimmungen der Bremischen Hafenordnung (§ 14 a) ist die Verpflichtung zur Annahme eines Hafenslotsen wie folgt geregelt:

(1) Beim Befahren des Hafengebietes sind zur Annahme eines Hafenslotsen verpflichtet:

1. Öl-, Gas- und Chemikalien-Tankschiffe,
2. andere Seeschiffe mit einem Bruttoreumgehalt von 1000 Registertonnen und mehr.

(2) Von der Pflicht zur Annahme eines Hafenslotsen sind befreit:

1. Schiffe der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes
2. Seeschiffe mit einem Bruttoreumgehalt bis zu 300 Registertonnen und Binnenschiffe nach Absatz 1 Nr. 1, sowie Schiffe mit einem Bruttoreumgehalt bis zu 5000 Registertonnen nach Absatz 1 Nr. 2, wenn

- a) der Schiffsführer mit dem jeweiligen Fahrzeug den zu befahrenden Teil des Hafenbezirks der bremischen Häfen innerhalb der letzten zwölf Monate mindestens zwölfmal angelaufen hat,
- b) der Schiffsführer über ausreichende deutsche Sprachkenntnisse verfügt und
- c) das Schiff mit einem betriebsklaren Radargerät sowie einer betriebsklaren UKW-Sprechfunkanlage ausgerüstet ist, die beim Befahren der Hafengruppe Bremen-Stadt auf den Sprechwegen 16,3,12,6,8 und 10,
- d) beim Befahren der Hafengruppe Bremerhaven auf den Sprechwegen 16,8,10 und 14 arbeitsfähig sein muss.

(3) Die Hafenbehörde kann ein Schiff mit einem Bruttoreaumgehalt von mehr als 5000 Registertonnen von der Hafenlotsenannahmepflicht auf Antrag ganz oder teilweise für jeweils zwölf Monate befreien, wenn

- 1. der Schiffsführer mit dem jeweiligen Schiff den zu befahrenden Teil eines Hafenbezirks der bremischen Häfen innerhalb der letzten zwölf Monate mindestens 36 mal angelaufen hat und
- 2. die Voraussetzungen nach Absatz 2 Nr. 2 Buchstaben b) und c) erfüllt sind.

Zu Frage 3.1: Wie viele der nicht zur Lotsenannahme verpflichteten Schiffe fordern Lotsen an? Bitte getrennt nach Schiffsarten und -größen angeben.

Eine Aufzeichnung über die Anzahl der Schiffe, die trotz Nichtannahmepflicht oder Lotsbefreiung einen Lotsen angefordert haben, ist nicht vorhanden. Nach Schätzung der Lotsenbrüderschaften fordern jedoch zirka 15 % (Bremerhaven) und 30 % (Bremen) dieser Schiffe bei normalen Wetter einen Lotsen an. Diese Zahl erhöht sich auf zirka 40 % (Bremerhaven) und 60 % (Bremen) bei schlechtem Wetter wie hohe Windstärken oder schlechte Sicht durch Regen oder Nebel.

Zu Frage 3.2: Wie sieht die diesbezügliche Entwicklung in den letzten zehn Jahren zahlenmäßig aus?

Dazu können aufgrund fehlender Statistiken keine Angaben gemacht werden.

Zu Frage 4.: Wie beurteilt der Senat die vom Verband Deutscher Reeder (VDR) geforderte Zusammenlegung von Lotsrevieren und Brüderschaften?

Eine Zusammenlegung von Lotsrevieren kann zu Kostenreduzierungen führen, da Wartezeiten eingespart werden können. Jedoch entstehen zunächst Kosten bei der Schulung der vorhandenen Lotsen für das jeweils andere Revier. Außerdem werden bei einer Zusammenlegung die Anzahl der Lotsungen pro Lotse auf dem Revier verringert, was zu einer Reduzierung des Erfahrungsstandes der Lotsen und einer Beeinträchtigung der Sicherheit führen kann. Daher muss eine Zusammenlegung sehr sorgfältig auf alle Konsequenzen hin überprüft werden.

Eine Zusammenlegung von Brüderschaften ist dann sinnvoll, wenn dadurch Personal- und Verwaltungskosten gespart werden können.

Zu Frage 4.1: Welche Auswirkungen hätte eine solche Zusammenlegung für Bremen und Bremerhaven?

Siehe Antwort zu Frage 4.

Zu Frage 4.2: Welche Auswirkungen hätte dies auf die Gebühren?

Zunächst würde sich für zwei bis drei Jahre eine Erhöhung der Gebühren ergeben, da die Lotsen geschult werden müssen. Danach könnte eine Reduzierung von 15 bis 20 % erreicht werden. Eine Amortisation der für die Schulung einzusetzenden Kosten kann frühestens nach drei Jahren erreicht werden. Dies richtet sich nach der Anzahl der Lotsen, die sich an der Durchlotsung beteiligen.

Zu Frage 4.3: Wie beurteilt der Senat die Zusammenlegung unter Sicherheitsaspekten für die bremischen Häfen?

Siehe Antwort zu Frage 4.

Zu Frage 5.: Wie beurteilt der Senat die Überlegungen bez. einer Privatisierung der Lotsenversetzsysteme?

Eine Privatisierung ist sinnvoll, wenn dadurch Kosteneinsparungen erzielt werden können. Dies muss jedoch durch gezielte Untersuchungen nachgewiesen werden.

Zu Frage 6.: Welche Möglichkeiten sieht der Senat darüber hinaus, Kosteneinsparungen im Bereich des Lotswesens zu realisieren?

Nach Ansicht des Senats bestehen Möglichkeiten zur weiteren Reduzierung der Kosten für das Lotswesen in folgenden Bereichen:

- Neuordnung des Lotstarifsystems,
- Einrichtung einer zentralen Lotsversetzstation in der Deutschen Bucht,
- Ausweitung der Freifahrerregelung, d. h. Modifizierung der Lotsannahmepflicht bei verstärkter Landradarberatung,
- Reduzierung der Fahrverbote für bestimmte Gruppen von Schiffen bei schlechter Sicht, wenn ohne Beeinträchtigung der Sicherheit und Umwelt durchführbar,
- generelle Verstärkung der Landradarberatung,
- Reduzierung der Bemessungsgrenzen für Lotsen-Doppelbesetzung,
- Reorganisation der Lotsabgabe,
- Belastung der Schiffe, die nur mit Radarberatung fahren,
- verstärkte Helikopterversetzung von Schiff zu Schiff (Stationierung des Helikopters auf der Versetzstation),
- Übertragung des gesamten Inkassos von Lotsgeld und Lotsabgabe auf die Lotsenbrüderschaften.