

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Hans-Michael Goldmann, Patrick Döring, Angelika Brunkhorst, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 16/132 –**

Zukunft des Lotswesens im Revier Ems und Weser

Vorbemerkung der Fragesteller

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.

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?

Die Bewertung der Ergebnisse der Arbeitsgruppe, die ein Versetzkonzept für das Seelotsenrevier Weser II/Jade erarbeiten sollte, hat ergeben, dass diese Ergebnisse dem aktuellen Sachstand nicht mehr gerecht werden und für das Versetzkonzept Weser II/Jade aus folgenden Gründen nicht herangezogen werden können:

- Die Wirtschaftlichkeit betreffende Eingangsgrößen, wie z. B. die in der Arbeitsgruppe zugrunde gelegte Kostenstruktur der Hubschrauberversetzungen, sind nicht mehr repräsentativ. Die wirtschaftliche Bewertung der Arbeitsgruppe war der aktuellen tatsächlichen Kostenstruktur anzupassen.
- Das Arbeitsgruppenergebnis ist streng auf das Revier Weser II/Jade bezogen. Revierübergreifende Aspekte und wirtschaftliche Synergien waren im Nachgang ergänzend zu bewerten.
- Das im Arbeitsgruppenergebnis beschriebene und in der Praxis immer noch unerprobte sog. Eindocksystem erweist sich als Kosten- und Sicherheitsrisiko. Das Eindocksystem liefert keinen ausreichenden sachlichen Grund, vom heute bewährten und praxiserprobten Stand der Technik abzuweichen. Eine funktionale Ausschreibung der Versetzfahrzeuge nach dem bewährten Stand der Technik wird daher vorgezogen.
- Die in dem Arbeitsgruppenbericht zugrunde gelegte Anzahl der Schiffe, auf denen Lotsen mit dem Hubschrauber versetzt werden können, ist nicht allgemeingültig belastbar. Zu näheren Einzelheiten siehe Antwort zu Frage 32.

2. Falls die Entscheidungen der WSD Nordwest von den Ergebnissen der Arbeitsgruppen abweichen, wie lautet die Begründung zu dieser Abweichung?

Auf die Antwort zu Frage 1 wird verwiesen.

3. Kann die Anzahl der benötigten Lotsen durch eine effektivere Versetzlogistik vermindert werden, und falls ja, warum, und falls nein, warum nicht?

Die Effektivität der Versetzlogistik hat Einfluss auf die benötigten Lotsen (sog. Solllotsen). Die Revierlotsenzeiten könnten bei effektiveren Versetzsystemen neu zu bemessen sein.

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?

Es ist angestrebt, die Zulassung des Germanischen Lloyd bis zum funktionierenden Wirkbetrieb einer neuen Versetzlogistik aufrecht zu erhalten. Zwar hat sich in den vergangenen 40 Jahren neben dem Stand der Technik auch die Schiffssicherheit weiterentwickelt, der heutige Betrieb des Lotsenstationsschiffes „Kapitän Bleeker“ auf der Ems ist vom Germanischen Lloyd und der Seeberufsgenossenschaft jedoch zugelassen. Diese Zulassung geht bis 2010. Aufgrund des Alters und des damit einhergehenden Zustandes der Schiffe ist jedoch eine zeitnahe Realisierung des neuen Versetzkonzeptes unerlässlich. Die Umsetzung der Nachfolgelösung kann nicht erst bei Versagung der weiteren Zulassung des

Schiffes realisiert werden. Gegenüber dem Betrieb des Lotsenstationsschiffes „Kapitän Bleeker“ könnten zukünftig modernere Versetzmittel einen noch sichereren und wirtschaftlicheren Versetzbetrieb durchführen.

5. Befürchtet die Bundesregierung Nachteile z. B. bei der Schiffssicherheit im Lotsrevier Ems, falls die Einsatzdauer der „Kapitän Bleeker“ verlängert würde?

Auf die Antwort zu Frage 4 wird verwiesen.

6. Wie viel Geld ließe sich einsparen, wenn man die „Kapitän Bleeker“ weitere 5 Jahre einsetzen würde?

Im Rahmen der angestrebten Kostenaufteilung innerhalb des vorgesehenen deutsch/niederländischen Versetzsystems entstünden durch den weiteren Einsatz von LSS „Kapitän Bleeker“ Mehrkosten. Der weitere Einsatz dieses Fahrzeugs ist mittelfristig schon aus Altersgründen des Fahrzeugs nicht vorgesehen.

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?

Siehe Antwort zu Frage 4. Es ist angestrebt, die Zulassung des Germanischen Lloyd bis zum funktionierenden Wirkbetrieb einer neuen Versetzlogistik aufrecht zu erhalten. Die jetzige Zulassung geht bis 2009. Trotz eines Umbaus können die Stationsschiffe „Gotthilf Hagen“ und „Kapitän König“ heute nur bedingt mit den auf derzeit hohem Sicherheitsstandard versetzenden SWATH-Tendern zusammenarbeiten.

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?

Auf die Antwort zu Frage 7 wird verwiesen.

9. Wie viel Geld ließe sich einsparen, wenn man die „Gotthilf Hagen“ und „Kapitän König“ weitere 5 Jahre einsetzen würden?

Die Betriebskosten eines modernen Stationsschiffes lägen unter den jährlichen Kosten dieser beiden Fahrzeuge. Im Übrigen ist mittelfristig der weitere Einsatz dieser Fahrzeuge schon aus Altersgründen dieser Fahrzeuge nicht vertretbar.

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?

Die Bundesregierung würdigt die geleisteten Dienste der Seelotsen. Nach Auffassung der Bundesregierung bestehen in den Tide- und Wattengewässern der Lotsenreviere Elbe, Weser, Jade und Ems besondere morphologische Bedingungen und oft raue Seegangsverhältnisse. Insbesondere die Elbe, aber auch die Weserregion hat zudem im globalen Vergleich große Verkehrszuläufe und

Verkehrszuwächse. Damit das Lotswesen dem gerecht wird, soll die Lotsversetzlogistik entsprechend für raue Küste und Tidegewässer eingerichtet sein. Dabei soll durch einen flexiblen Systemmix von revierübergreifend austauschbaren Versetzmitteln, die nach dem Stand der Technik gebaut sind, ein Höchstmaß an Sicherheit, Umweltschutz, Wirtschaftlichkeit und Zuverlässigkeit erreicht werden.

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?

Die Bundesregierung würde durch konkrete Preisangaben das Ausschreibungsergebnis vorwegnehmen. Zur Kostenprognose nimmt die Bundesregierung daher wie folgt Stellung:

Die Kostenprognose für eine gesonderte Beschaffung eines Reservestationschiffes für die Nordseereviere und eines originären Stationsschiffes für das Revier Weser II/Jade hat sich nach Auswertung der Baugruppenpreise nicht als günstiger erwiesen. Gegenüber der Einzelbeschaffung zeigte die Prognose Kostenvorteile einer parallelen Anschaffung baugleicher Schiffe in den Revieren Elbe und Weser II/Jade. Der Einsatz baugleicher Schiffe mit SWATH-Kompatibilität stellt auch insbesondere im Hinblick auf zukünftige Verkehrsentwicklungen das flexibelste Versetzsystem dar und erweist sich auch im prognostizierten Unterhalt im Rahmen des Gesamtkonzeptes als die wirtschaftlichste Variante. Ergänzend wird zum Eindocksystem auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

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?

Auch hier würde die Bundesregierung durch konkrete Preisangaben das Ausschreibungsergebnis vorwegnehmen. Zur Kostenprognose nimmt die Bundesregierung daher wie folgt Stellung:

Die Kostenprognose für einen SWATH-Tender ist günstiger als die eines Stationsschiffes. Der landgestützte Versetzbetrieb mit einem SWATH-Tender stellt die flexibelste Variante dar und erweist sich auch im prognostizierten Unterhalt im Rahmen des Gesamtkonzeptes Ems als wirtschaftlichste Variante.

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?

Der auf der Ems zum Einsatz kommende SWATH-Tender wird weniger Personal benötigen als ein Stationsschiff. Der SWATH-Tender hat z. B. kein Verpflegungspersonal an Bord und kein zusätzliches Personal für den Einsatz von Versetzbooten, da der SWATH-Tender direkt mit der Schifffahrt interagiert. Ein wesentlicher Wirtschaftlichkeitsvorteil wird in einem gemeinsamen deutsch-niederländischen Versetzbetrieb gesehen, der nach klarem Bekunden des nieder-

ländischen Lotswesens nur bei einem Versetzsystem ohne Stationsschiff auf deutscher Seite realistisch ist.

Die Lotsenbrüderschaft Weser II/Jade bevorzugt den vermehrten Einsatz extern eingekaufter Hubschrauberdienste. Hierbei fallen zwar weniger eigene Personalkosten für die schwimmenden Einheiten an, beim vermehrten Einsatz verursacht der Hubschrauber als teuerstes Versetzmittel allerdings insgesamt erhebliche Mehrkosten gegenüber dem von der Verwaltung angestrebten System mit begrenztem Hubschraubereinsatz im bisherigen Umfang. Das von den Weserlotsen favorisierte System würde daher jährlich insgesamt rund 1,5 Mio. Euro mehr kosten.

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?

Auf die Antwort zu Frage 13 wird verwiesen.

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?

Die Frage der Umsatzsteuerpflicht wird derzeit geprüft. Sollte sich eine Umsatzsteuerpflicht einseitig bei dem von der WSD Nordwest vorgesehenen System ergeben, würden sich Einsparungseffekte entsprechend verringern.

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?

Ja. Ferner werden dazu auch die Feederverkehre entsprechend zunehmen.

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?

Aus Gründen, die u. a. in der Antwort zu Frage 1 dargestellt wurden, ist das Ergebnis der Arbeitsgruppe hinsichtlich der Frage der Wirtschaftlichkeit heute nicht mehr relevant. Heutige Wirtschaftlichkeitsberechnungen haben ergeben, dass die jetzt verfolgte Variante jährlich zu sechsstelligen Einsparungen führen kann.

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?

Die Lotsenannahmepflichten auf der Ems sind heute auf derselben Fahrtstrecke zwischen der Westerems und Borkum für niederländische und deutsche Verkehre unterschiedlich. Da sich der Streckenabschnitt zwischen der Westerems und Borkum für Verkehre nach deutschen oder niederländischen Häfen nicht unterscheidet, wird hier Gleiches ungleich behandelt. Um dem abzuhelpfen, führen die Verwaltungen beider Länder Gespräche über eine Harmonisierung der Lotsenannahmepflichten. Eine abschließende Entscheidung zur Angleichung ist derzeit noch nicht getroffen.

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?

Erfasst wurden die Schiffsbewegungen der Schiffe zwischen 90 m und 120 m Länge von der Westerems bis Papenburg. Jährlich handelt es sich um rund 2 400 Schiffsbewegungen von und zu deutschen und niederländischen Häfen, von denen rund 1 700 Schiffe belotst wurden.

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?

Es gab in dieser Zeit 24 Unfälle bzw. Beinahe-Unfälle auf dem gesamten Revier bis Papenburg.

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?

Nein.

22. Welche Transferzeiten und welchen Brennstoffverbrauch hat die WSD Nordwest zwischen Schutzhafen und Versetzgebiet kalkuliert?

Transferzeiten können zwischen 2,5 Stunden (bei 18 Knoten unter Volllast) und darüber liegen. Der Tender ist etwa um $\frac{1}{3}$ schneller als das heutige Stationschiff. Transferfahrten verringern sich auf der Ems, wenn Mehrfachversetzungen direkt durchgeführt werden können, was insbesondere bei Verkehrshäufungen zu Hochwasserzeiten der Fall ist. Hierfür ist ein SWATH-Tender ausgelegt und muss, anders als ein Stationsschiff, nicht jedes Mal ein Versetzboot aussetzen.

Die Brennstoffverbräuche bei SWATH-Tendern variieren je nach Auslastung. Ausgehend von einem Verbrauch von 380 Liter/Stunde unter Volllast wird bei halber Fahrt noch etwa 70 Liter/Stunde verbraucht. Ein SWATH-Tender verbraucht also bei gleicher Geschwindigkeit weniger als das heutige Stationschiff.

Da von und zu deutschen Häfen auf der Ems derzeit im Schnitt etwa 6 Versetzungen pro Tag stattfinden, ist häufiger Volllastbetrieb des SWATH-Tenders unwahrscheinlich. Zum Vergleich: Auf der Elbe werden derzeit von SWATH-Tendern im Schnitt weit über 60 Versetzungen pro Tag durchgeführt und dies nur selten unter Volllastbetrieb.

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?

Bisher wurden bei Vereisung Schlepper eingesetzt. Dies wird zukünftig fort gelten.

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?

Durch die Einsatzkoordination der Emslotsen läuft das heutige Stationsschiff regelmäßig Borkum an, ohne dass es zu nennenswerten Verzögerungen für die tideabhängige Großschifffahrt kommt. Für den wesentlich schnelleren SWATH-Tender ist eine entsprechende Einsatzkoordination durch die Lotsen ebenfalls realisierbar.

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?

Die Lotsen werden sich länger in der Landstation ausruhen können, bis es zum Einsatz kommt. Anders als bei einem Monohull-Stationsschiff liegt ein SWATH-Tender während der Fahrt durch die See sehr ruhig. Die Lotsen sind folglich nicht mehr dem Seegang und ständigen Motorengeräuschen des Stationsschiffes ausgesetzt und können von daher beim Betrieb eines SWATH-Tenders ausgeruhter ihren Dienst antreten.

Der Lotse soll als ortskundiger Berater dem Schiffsführer beim Befahren des Reviers zur Seite stehen. Die Schiffsführer sind zur Einhaltung der geltenden Sicherheitsbestimmungen (u. a. von STCW) verpflichtet. In der sicheren Schiffsführung eingeschränkte Schiffsführer dürfen ihre Fahrt nicht fortsetzen. Die Entgegennahme eines Lotsen entlässt den Schiffsführer nicht aus seiner Verantwortung. Im Übrigen steht es Führern von Kauffahrteischiffen auch zukünftig jederzeit frei, einen Lotsen zu bestellen.

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?

Eine Kombination der Versetzmittel beider Versetzdienste wird angestrebt unter der Voraussetzung, dass dies für beide Seiten praktisch möglich und wirtschaftlich ist.

27. Trifft es zu, dass die Vorlaufzeit bei Bestellung eines niederländischen Versetzschiiffes 4 Stunden beträgt und dass der niederländische Tender nur 21 Stunden pro Tag verfügbar ist und welche Auswirkungen hat dies auf die Lotstätigkeit?

Derzeitig steht der niederländische Tender 24 Stunden zur Verfügung. Es gibt für diesen Tender 2 Besatzungen, jede kann jeweils pro 24 Stunden 10,3 Stunden eingesetzt werden. Sind weitere Stunden notwendig, so werden Überstunden gemacht. Im Übrigen siehe Antwort zu Frage 26.

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?

Für Versetzungen bei den heute auf der Elbe im Einsatz befindlichen SWATH-Tendern „Duhnen“ und „Döse“ sowie für den derzeit von Helgoland aus für das Revier Weser II/Jade operierenden SWATH-Tender „Wangeroog“ ist werftseitig eine signifikanten Wellenhöhe von 3,5 m angegeben.

Auch der niederländische SWATH-Tender „Cetus“ erreicht diese Leistung. Insgesamt ist weltweit derzeit kein anderes schwimmendes Versetzmittel mit solchen Leistungsparametern bekannt. Anders als heute, wäre damit eine Vorwarnzeit für den Versetzbetrieb auf der Ems bei den genannten Wellenhöhen bei dem Betrieb eines SWATH-Tenders nicht notwendig. Der niederländische Monohull-Tender kann bei einer Wellenhöhe von signifikant 2,5 m operieren. Es sind auch Versetzungen unter schlechteren Bedingungen möglich. Diese sind aber für Lotse und Tenderbesatzung unangenehm. Bei Schiffen, die ein deutliches Lee machen können, sind Versetzungen ohne weiteres bei über signifikant 2,5 m möglich. Im Vergleich zum SWATH-Tender greifen für die Versetzboote der Stationsschiffe wesentlich früher Einsatzrestriktionen hinsichtlich der signifikanten Wellenhöhe.

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?

Mit den heute für Lotsenversetzdienste im Einsatz befindlichen SWATH-Tendern und dem niederländischen Monohull-Tender werden auch Schleppverbände und U-Boote bedient. Sollte im Ausnahmefall ein solches Fahrzeug nicht bedient werden können, kann das Versetzfahrzeug entsprechend der Lotsenverordnung vorweg fahren oder es erhält bis zum Moment einer möglichen Lotsenübernahme Radarberatung.

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?

Sollte es zu einer Kooperation mit den Niederlanden im Revier Ems kommen, stünden ständig mehrere schwimmende Versetzfahrzeuge zur Verfügung, die jeweils auch Mehrfachversetzungen durchführen können. Ferner bleibt auch die Option des Hubschraubereinsatzes zukünftig im bisherigen Umfang für das Revier Ems erhalten. Das infolge einer deutsch/niederländischen Kooperation erzielbare Mehr an Flexibilität sollte bei weiterhin professioneller Koordination durch die Lotsen das Risiko von Wartezeiten zukünftig noch weiter verringern. Im Übrigen siehe Antwort zu Frage 26.

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?

Hinsichtlich der Kosten des Hubschraubers sind die jeweiligen Konzepte untereinander grundsätzlich kostenneutral. Da Hubschrauberflüge heute zum Teil allerdings auf Einsatzrestriktionen der Stationsschiffe zurückzuführen sind, könnte sich die Anzahl der Hubschrauberversetzungen aufgrund des vorteilhaften Geschwindigkeits- und Seegangsverhaltens des SWATH-Tenders verringern. Dies ist zum Beispiel im mit SWATH-Fahrzeugen arbeitenden Elbe Revier trotz deutlich gestiegener Verkehrszahlen geschehen.

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?

Der Hubschrauber ist das schnellste Versetzmittel und weist bei Sturm und weiten Wegstrecken besondere Qualitäten auf. Allerdings kann sich nur ein Teil der Schifffahrt den Hubschrauber zunutze machen, denn viele Schiffe sind nicht hubschrauberfähig. Die Anzahl der hubschrauberfähigen Schiffe reduziert sich ferner mit schlechter werdendem Wetter. Die Sicherheitsbestimmungen bei Helikopterversetzungen (z. B. sog. Abwischfläche) kann ein erheblicher Teil der Schiffe nicht einhalten. Lotsen können dort nur noch mittels schwimmender Versetzmittel versetzt werden. Ferner findet der Hubschrauber seine Grenzen bei Vereisungsgefahr und Nebel.

Der Hubschrauber ist in Vorhaltung und Betrieb ein teures Versetzmittel und sein vermehrter Einsatz schlägt als Kostennachteil auf die Schifffahrt durch. Derzeit wird dieser Dienst von einem privaten Anbieter im Auftrag des Bundes durchgeführt; genaue Kostenangaben würden zukünftige Ausschreibungen vorbestimmen. Die Bundesregierung favorisiert insgesamt weiterhin einen Mix an Versetzmitteln, der den Hubschrauber mit umfasst, um die jeweiligen Vorteile der einzelnen Versetzmittel zu optimieren. Im Versetzmittelmix können Wartezeiten der Schifffahrt minimiert und Verkehre entzerrt werden.

Für die Bundesregierung wird hinsichtlich einer optimalen Bedienung des Schiffsverkehrs mit Lotsen und aus Sicherheitsgründen der vorgesehene Systemmix (bestehend aus SWATH-Tender, Hubschrauber und Bootsversetzungen in geringem Umfang) favorisiert. Der Anteil der Versetzungen mit Versetzmitteln, die mehrfach und nicht nur im Nahbereich des Stationsschiffes operieren (SWATH-Tender, Hubschrauber), wäre somit möglich. Dies würde ein Verhältnis von ca. 80 Prozent SWATH-Tender und Hubschrauberversetzungen zu ca. 20 Prozent Bootsversetzungen ergeben. Bei einem Konzept ohne SWATH-Tender käme es zu einem Verhältnis von ca. 50 Prozent Hubschrauberversetzungen zu ca. 50 Prozent Bootsversetzungen.

33. Kann im Bereich des Elbe-Range-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?

Nach Kenntnis der Bundesregierung können die im Elbe Revier arbeitenden SWATH-Einheiten den Versetzdienst der Tanker gewährleisten.

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?

Auf die Antwort zu Frage 32 wird verwiesen.

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?

Auf die Antwort zu Frage 32 wird verwiesen.

36. Welche Erfahrungen hat die Bundesregierung mit dem Probetrieb des SWATH-Tenders auf dem Lotsrevier Ems gemacht?

Die im Probetrieb gewonnenen Erfahrungen, insbesondere der vor Ort beteiligten Mitarbeiter des Bundes, waren positiv.

Versetzungen, bei denen das Stationsschiff „Kapitän Bleeker“ schon auf der vor Borkum befindlichen Schlechtwetterposition lag, konnten mit dem SWATH-Tender immer noch weit draußen durchgeführt werden. Teilweise zeigte sich, dass Tenderbesatzungen, Lotsen und Schiffsführer noch nicht aufeinander eingespielt waren. Es gab daher auch kritische Stellungnahmen aus dem Bereich der Lotsen. Ähnlich verhielt es sich anfänglich jedoch auch bei der Einführung von SWATH-Tendern auf der Elbe. Heute sind diese Probleme dort nicht mehr vorhanden. Die während des Probetriebs und in der Versetzpraxis gewonnenen Erfahrungen halfen, die SWATH-Tender und deren Einsatz weiter zu verbessern.

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?

Der für das Revier Weser II/Jade vorgesehene SWATH-Tender „Wangeroog“ wird als Teil eines Systemmixes arbeiten. Weitere Versetzmittel sind die Versetzboote des Stationsschiffes und der Hubschrauber in bisherigem Umfang. Ein allein auf Stationsschiff und Hubschrauber basierendes System, wie von der Lotsenbrüderschaft Weser II/Jade vorgeschlagen, ist hingegen nach Auffassung der Bundesregierung dauerhaft nicht ausreichend und insbesondere angesichts der Entwicklung des Weser/Jade-Wirtschaftsraumes zu unflexibel.

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?

Auf die Antwort zu Frage 7 wird verwiesen.

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?

Die Mehrheit der Lotsenberichte ist positiv. Die Bewertung von Erfahrungsberichten von Lotsen wird im Rahmen der Gesamtheit der Berichte vorgenommen. Danach werden gerade kritische Einzelaussagen geprüft und in die Gesamtheit eingeordnet. Einfluss auf die Gesamtheit haben auch Berichte, denen keinerlei negative Bewertung zu entnehmen war. Insgesamt stellt sich anhand der Lotsenberichte eine durch die Gegebenheiten des Weser/Jade Reviers bedingte Einschränkung der SWATH-Technik sachlich nicht dar. Im Übrigen bemisst sich die Einsatzrestriktion von schwimmenden Versetzmitteln im Wesentlichen nach der Wellenhöhe und nicht nach der Windstärke.

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?

Es wird auf die Antworten zu den Fragen 10, 11, 28 und 37 verwiesen.

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?

Schon heute findet auf SWATH-Fahrzeugen Ausbildung statt. Sollte das zukünftige Stationsschiff Weser/Jade baugleich mit dem ebenfalls für die Elbe vorgesehenen SWATH-Reservefahrzeug werden, wäre ausreichend Kapazität vorhanden, um Ausbildung in mindestens dem bisherigen Umfang durchführen zu können. Die Ausschreibung des Stationsschiffes und des Reservefahrzeugs befindet sich derzeit in der Vorbereitung.

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?

Nein.

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?

Siehe Antwort zu Frage 32. Im Übrigen steht die Frage der Entzerrung nicht im Zusammenhang mit den genannten IMO-Regularien.

