

Kleine Anfrage

**der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Matthias Gastel, Stephan Kühn (Dresden),
Tabea Rößner, Markus Tressel und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

Lotspflicht und Lotsbefreiung für Schiffe in der Nord- und Ostsee

Seit den schweren Schiffsunglücken der Öltanker Erika im Jahr 2006 und Prestige im Jahr 2002 ist die Aufmerksamkeit des Schutzes der Meeresumwelt in Europa stärker in den Fokus gerückt. Zum verbesserten Sammeln von Meeres- und Umweltdaten sowie zum verbesserten Informationsaustausch wurde die Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA) gegründet, das gemeinsame Havariekommando des Bundes und der Küstenländer ins Leben gerufen und schrittweise weitere gesetzliche Maßnahmen auf internationaler, europäischer und nationaler Ebene erlassen.

Allerdings wurde seitdem auch häufig eine Lotspflicht in nautisch schwierigen Seegebieten, wie der Kadettrinne vor der Küste Mecklenburg-Vorpommerns sowie im Fehmarnbelt, diskutiert. Nach Auffassung der Fragesteller müssen aufgrund des zunehmenden Schiffsverkehrs in den vergangenen Jahren und der dadurch erhöhten Gefahr von Kollisionen oder Havarien Maßnahmen ergriffen werden, die eine Umweltkatastrophe durch ausgelaufenes Erdöl in der Ostsee vermindern. Ölkatastrophen können sich in der Ostsee besonders fatal auswirken, da das Meeresgebiet nur geringen Wasseraustausch hat und verhältnismäßig kalt ist. Die Bundesregierung hat nach Auffassung der Fragesteller trotz der latenten Gefahren in den vergangenen Jahren weitere Aufgabentransferenzen an die EMSA zu blockieren versucht und den Schutz der Ostsee vor vermeidbaren Schiffskatastrophen verschleppt.

Zur sicheren Befahrbarkeit und zum Schutz der Menschen und der Meeresumwelt ist es für Schiffe in Lotsrevieren üblicherweise Pflicht, einen Lotsen anzunehmen. Dieser ist in der Regel besser mit den regionalen Gegebenheiten des Reviers vertraut als der Kapitän des Schiffes. Von der so genannten Lotsannahmepflicht sind allerdings erfahrene Seeleute, die regelmäßig mit denselben Schiffen dieselben Meeresgebiete und seewärtigen Hafenzufahrten befahren, nicht ausgenommen. Dies ist in den meisten Fällen nach Auffassung der Fragesteller nicht nachvollziehbar, da die Verantwortung über das Schiff auch bei Lotsannahme weiterhin beim Kapitän liegt. In einigen Gebieten und bei manchen Schiffstypen kann eine Lotsbefreiung wie dargestellt Sinn machen, wenn die Revierkenntnis des Schiffsführers nachgewiesen werden kann. Dies wäre in einigen Fahrtgebieten ohne erkennbare Folgen für Mensch oder Meeresumwelt ein Beitrag zur Entbürokratisierung. Der Bereich Ems-Dollart ist bereits laut Mitteilung des Bundesverbands Deutscher Binnenschiffahrt e. V. vom März 2011 für Binnentankschiffe im Fahrtgebiet zwischen Delfzijl und Emden als einziger lotsbefreit. Freiwillig kann jederzeit ein Lotse an Bord gerufen werden.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. a) Wie viele Schiffe kreuzten insgesamt täglich sowie pro Jahr in den Jahren 2005 bis 2014 die nautisch kritischen Passagen Kadetrinne und Fehmarnbelt (bitte jeweils für Passage und Jahr ausweisen)?
b) Welchen Anteil hat bei den Passagen aus Frage 1a jeweils die Tankschiffahrt (bitte absolut und prozentual pro Jahr für die Jahre 2005 bis 2014 angeben)?
c) Von welchen Prognosen für die Schiffsdurchfahrten aus Frage 1a geht die Bundesregierung für die Jahre bis 2030 aus (bitte jeweils für Passage und Jahr ausweisen)?
2. a) An welchen Ostseehäfen Russlands wurde nach Kenntnis der Bundesregierung im Jahr 2014 welche Menge Erdöl und Erdölprodukte (soweit möglich, bitte getrennt auflühren) umgeschlagen?
b) An welchen Ostseehäfen Russlands wurde nach Kenntnis der Bundesregierung in den Jahren 2005 bis 2013 welche Menge Erdöl und Erdölprodukte (soweit möglich, bitte getrennt auflühren) umgeschlagen?
3. a) Welche Störungen an Offshore-Windenergieanlagen, verursacht durch die Küsten- oder Seeschiffahrt, gab es bisher nach Kenntnis der Bundesregierung (bitte Vorfall, Windpark und Datum nennen)?
b) Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus den Vorfällen aus Frage 3a?
4. a) Welche Maßnahmen wird die Bundesregierung im Rahmen des geplanten Baus der Festen Fehmarnbeltquerung in Bezug auf die Sicherheit des Seeverkehrs während der Bauphase treffen, welche Maßnahmen wird diesbezüglich Dänemark nach Kenntnis der Bundesregierung ergreifen, und wie erfolgt die Abstimmung?
b) Wird es während der geplanten Bauphase der Festen Fehmarnbeltquerung eine Schlepperannahmepflicht oder Lotsannahmepflicht für windanfällige große Schiffe geben (bitte jeweils begründen)?
c) Wird es während der geplanten Bauphase der Festen Fehmarnbeltquerung Überholverbote für Schiffe geben (bitte jeweils begründen)?
Wenn ja, für welche Schiffe?
5. a) Welche Auffassung vertritt die Bundesregierung bezüglich einer Lotsannahmepflicht für die Kadetrinne (bitte begründen), und auf welcher Ebene müsste dies vorgegeben werden?
b) Falls die Bundesregierung sich in der Kadetrinne gegen eine Lotsannahmepflicht ausspricht, empfiehlt sie für die Passage der Kadetrinne eine freiwillige Lotsannahme?
6. Inwieweit unterstützt die Bundesregierung den Vorschlag, den Fehmarnbelt als Verkehrstrennungsgebiet auszuweisen, und durch welche Maßnahmen auf welcher politischen Ebene könnte dies vorgeschrieben werden?
7. a) Welche Vorkehrungen trifft die Bundesregierung im Allgemeinen, um die Sicherheit des Seeverkehrs in der Ostsee, insbesondere in den nautisch schwierigen Gebieten, zu gewährleisten bzw. noch zu verbessern?
b) Welche Vorkehrungen treffen die anderen Ostseeanrainerstaaten nach Kenntnis der Bundesregierung, um die Sicherheit des Seeverkehrs in der Ostsee, insbesondere in den nautisch schwierigen Gebieten, zu gewährleisten bzw. noch zu verbessern (bitte nach Ländern getrennt auflühren)?

8. Welche Empfehlungen gibt die Helsinki-Kommission (HELCOM), um die Sicherheit des Seeverkehrs in der Ostsee, insbesondere in den nautisch schwierigen Gebieten, zu gewährleisten bzw. noch zu verbessern und um Schifffahrt und Ökologie in der Ostsee zu vereinbaren?
9. Welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der Stellungnahme der Arbeitsgemeinschaft der Nautischen Vereine zwischen Kiel und Stralsund, die aus nautischer Perspektive „mit Sorge“ auf den zunehmenden Verkehr und die dadurch entstehende zunehmende Gefahr von Kollisionen oder Havarien blicken („Auf der Ostsee wird es eng“ von Jörg Rohweder, www.dmkn.de/wp-content/uploads/2015/02/MF-Ostsee.pdf)?
10. a) Welchen Sachstand hat auf nationaler sowie europäischer Ebene die Empfehlung der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) nach dem Unglück des Containerfrachters „MSC Flaminia“, wonach das Nothafenkonzept überarbeitet werden soll?
b) Durch welche Maßnahmen hatte die Bundesregierung die Empfehlungen der BSU („bezogen auf die Notwendigkeit, Schiffen die vor den europäischen Küsten auf Hilfe angewiesen sind, zu helfen, [bleibt die europäische Richtlinie] auf halber Strecke stehen. [...] Die Tatsache, dass das Fehlen von verbindlichen Regeln für ein geordnetes Zusammenwirken der involvierten Küstenstaaten im Fall der MSC FLAMINIA – wenn überhaupt – nur einen sehr geringen Einfluss [...] hatte, ändert nichts daran, dass die bestehenden europarechtlichen Rahmenbedingungen nicht ausreichend sind, um nach der Havarie eines Schiffes die zügige Zuweisung des objektiv am besten geeigneten Notliegeplatzes bzw. Nothafens zu gewährleisten.“) bisher verfolgt?
Durch welche Maßnahmen wird sie diese Empfehlungen in Zukunft verfolgen oder umsetzen?
c) Welche Nothafenregelungen zur Bestimmung eines Notliegeplatzes im Falle einer Havarie greifen innerhalb der Ostsee, also auch bei Nicht-EU-Staaten (Europäische Union oder einzelstaatliche Regelungen, insbesondere aus Russland oder Norwegen), und wie wird eine Abstimmung aller Ostseeanrainer sichergestellt?
11. a) Welche Verordnungen, Gesetze oder Erlasse zum Lotswesen hat die Bundesregierung seit dem Jahr 2005 beschlossen oder geändert, und mit welchem jeweiligen Inhalt bzw. welcher jeweiligen inhaltlichen Änderung?
b) Welche gesetzlichen Vorhaben zum Lotswesen plant die Bundesregierung bis zum Jahr 2017 auf den Weg zu bringen, und mit welcher jeweiligen Begründung?
12. a) Inwieweit sieht die Bundesregierung die zwingende Lotsannahmepflicht für alle Schifffahrtsreviere (mit teilweiser Ausnahme des Ems-Dollart-Gebiets) noch für zeitgemäß (bitte begründen)?
b) Hält die Bundesregierung die Lotsannahmepflicht für regelmäßig daselbe Gebiet befahrende Seeschiffe, besetzt mit nachgewiesenen ortskundigen Schiffsführern, weiterhin für erforderlich?
c) In welchen Ausnahmefällen sieht die Bundesregierung derzeit Möglichkeiten, die generelle Lotsannahmepflicht bei seewärtigen Hafenzufahrten bei welchen Auflagen, etwa einer Mindestanzahl von Erfahrungsfahrten mit Lotsen sowie anschließender Bewährungsfahrt und Revierprüfung, zu lockern?
13. a) Aus welchen Gründen wurde die allgemeine Lotsannahmepflicht im Schifffahrts- bzw. Lotsrevier Ems-Dollart bereits seit 1. April 2011 ge-

- lockert bzw. aufgehoben, für welche Schiffe gilt diese, und in welchem Rhythmus müssen die Schiffsführer welche Nachweise erbringen?
- b) Welche Erfahrungen wurden von allen Beteiligten nach Kenntnis der Bundesregierung mit der Ausnahmeregelung gemacht, und gab es aufgrund dessen seitdem in diesem Schifffahrts- bzw. Lotsrevier Schifffahrtsunfälle oder durch die Schifffahrt verursachte Schäden an der Umwelt?
14. Aus welchen Gründen besteht die Lotsannahmepflicht für Behördenschiffe in den Schifffahrtsrevieren an der Nord- und Ostsee sowie seewärtigen Zufahrten bisher nicht?
15. a) Ist die Lotsannahmepflicht in niederländischen Gewässern nach Kenntnis der Bundesregierung bereits gelockert oder aufgehoben, und wenn ja, für welche Schiffe welcher Flagge mit welcher Reviererfahrung?
- b) Welche Ungleichbehandlung zur Lotsannahmepflicht besteht in sämtlichen deutschen Lotsgebieten in Nord- und Ostsee sowie den seewärtigen Zufahrten zwischen Schiffen deutscher Flagge und Schiffen anderer Flaggenstaaten (bitte tabellarisch aufführen)?
- c) Welche Mehrkosten (etwa für die Bestellung von Lotsdiensten) entstehen durch die Lotsannahmepflicht deutschen Schiffen bzw. Reedern, die im Kurzstreckenseeverkehr tätig sind, pro Durchfahrt gegenüber Wettbewerbern anderer Flaggenstaaten?
16. Welche Navigations- und Kommunikationssysteme müssen an Bord eines Schiffes vorhanden sein, bzw. welche Systeme werden durch die Bundesregierung empfohlen, um eine Revierfahrt ohne Lotsbegleitung sicher durchzuführen?
17. Welche Mindestbesetzung in Abhängigkeit von der Schiffsgröße muss auf der Brücke zur sicheren Durchfahrt vorhanden sein bzw. werden empfohlen, um eine Revierfahrt ohne Lotsbegleitung sicher durchzuführen?
18. a) Über welche Sprachkenntnis muss die Besatzung auf der Brücke zur sicheren Durchfahrt mindestens verfügen, um eine Revierfahrt ohne Lotsbegleitung sicher durchzuführen?
- b) Über welche Sprachkenntnis müssen Lotsen auf der Brücke zur sicheren Durchfahrt mindestens verfügen, um eine Revierfahrt ohne Lotsbegleitung sicher durchzuführen?
- c) Welche Reviersprache gilt in den Lotsrevieren in der deutschen Nord- und Ostsee und den seewärtigen Zufahrten (bitte begründen)?
- d) Falls die Reviersprache noch deutsch ist, wie wird die Verständigung mit international erfahrenen Seeleuten sichergestellt, und welche Erfahrungen wurden damit bisher nach Kenntnis der Bundesregierung gemacht?
19. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus den Ergebnissen der Arbeitsgruppe „Küstenwache des Bundes“ aus dem Jahr 2013 über die für das Jahr 2016 vorgesehene Bewertung beim Rechnungsprüfungsausschuss des Deutschen Bundestages hinaus, und mit welchen Folgen ist dadurch für die Beteiligten im Maritimen Sicherheitszentrum zu rechnen?

Berlin, den 17. Juni 2015

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion