

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Matthias Gastel, Stephan Kühn (Dresden), weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 18/5303 –**

Lotspflicht und Lotsbefreiung für Schiffe in der Nord- und Ostsee

Vorbemerkung der Fragesteller

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 Kadetinne 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 Aufgabenübertragungen 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.

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 Tankerschiffahrt (bitte absolut und prozentual pro Jahr für die Jahre 2005 bis 2014 angeben)?

Die Fragen 1a und 1b werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Kadetrinne										
	AIS-Zahlen (Quelle: Helcom)						AIS-Zahlen (Quelle: WSV)			
	2005 (ab 21.05.)	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
alle	50.154	61.195	68.887	68.406	57.393	52.577	58.672	57.664	54.526	54.492
Tanker	6.432	7.932	8.504	7.527	8.274	7.503	9.402	9.210	8.993	8.715
Tanker %	13	13	12	11	14	14	16	16	16	16
täglich (Durchschnitt)	137	168	189	187	157	144	161	158	149	149
Fehmarn Belt										
	AIS-Zahlen (Quelle: Helcom)						AIS-Zahlen (Quelle: WSV)			
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
alle	k.A.	k.A.	46.254	k.A.	38.438	34.814	40.155	40.041	37.487	38.167
Tanker	k.A.	k.A.	8.746	k.A.	k.A.	k.A.	9.581	9.447	9.194	8.870
Tanker %	k.A.	k.A.	19	k.A.	k.A.	k.A.	24	24	25	23
täglich (Durchschnitt)	k.A.	k.A.	127	k.A.	105	95	110	110	103	105

k.A. = keine Angabe wegen technischer Probleme bei Helcom

- 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)?

Der Bundesregierung liegen keine Prognosen zur Anzahl der Schiffsdurchfahrten der Kadetrinne und des Fehmarnbelts für die Jahre bis zum Jahr 2030 vor.

2. a) An welchen Ostseehäfen Russlands wurde nach Kenntnis der Bundesregierung im Jahr 2014 welche Menge Erdöl und Erdölprodukte (soweit möglich, bitte getrennt auflisten) 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 auflisten) umgeschlagen?

Der Bundesregierung liegt keine systematisch erhobene Übersicht über die Umschlagsstruktur und Entwicklung einzelner Gütergruppen für die Ostseehäfen Russlands vor.

3. a) Welche Störungen an Offshore-Windenergieanlagen, verursacht durch die Küsten- oder Seeschifffahrt, 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?

Bisher hat es keine Störungen an Offshore-Windenergieanlagen im Zuständigkeitsbereich des Bundes (Ausschließliche Wirtschaftszone – AWZ), verursacht durch die Küsten- und Seeschifffahrt, gegeben. Informationen über Störungen dieser Art im Bereich des Küstenmeeres (Zuständigkeit der Länder) liegen dem Bund nicht vor.

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?

Die Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs ist u. a. Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Hierzu wurden durch den Träger des Vorhabens umfangreiche Untersuchungen durchgeführt und in das Verfahren eingebracht. Die nachfolgend aufgeführten Sicherheitsmaßnahmen beruhen auf den Ergebnissen eines Formal Safety Assessments nach den Vorgaben der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (IMO): Einrichtung einer Maritimen Koordinierungsgruppe durch den Träger des Vorhabens, Abstimmung zwischen den deutschen und dänischen Schifffahrtsbehörden, Einrichtung einer deutsch/dänisch besetzten Verkehrszentrale in Travemünde für den Fehmarnbelt während der Bauphase, Einsatz von Verkehrssicherungsfahrzeugen, einheitliche Kennzeichnung der Baubereiche, Optimierung von Anzahl und Lage der Baubereiche, Festlegen von operativen Bedingungen für den durchgehenden Schiffsverkehr, Bereitstellung von Schlepperkapazität. Die Umsetzung dieser Maßnahmen wird durch die Maritime Koordinierungsgruppe fachlich vorbereitet und im Rahmen einer deutsch-dänischen Behördengruppe beraten und abgestimmt.

- b) Wird es während der geplanten Bauphase der Festen Fehmarnbeltquerung eine Schlepperannahmepflicht oder Lotsannahmepflicht für windanfällige große Schiffe geben (bitte jeweils begründen)?

Nein. Für den Zeitraum, in dem sich die Baustelle innerhalb des Bereiches des vielbefahrenen T-Weges befindet, wird eine ständige Präsenz von Schleppern durch den Genehmigungsinhaber sichergestellt. Während der Bauphase wird zusätzlich eine ständige Verfügbarkeit von Schlepperkapazität für Notfälle durch den Genehmigungsinhaber zur Verfügung gestellt. Da sich der Hauptschifffahrtsweg durch den Fehmarnbelt überwiegend in der jeweiligen AWZ von Dänemark und Deutschland befindet, kann aufgrund des geltenden Völkerrechts keine verbindliche Lotsannahmepflicht eingeführt werden.

- c) Wird es während der geplanten Bauphase der Festen Fehmarnbeltquerung Überholverbote für Schiffe geben (bitte jeweils begründen)?

Wenn ja, für welche Schiffe?

Einzelheiten der operativen Umsetzung der verkehrssichernden Maßnahmen werden noch geprüft. Auch hier gilt, dass verkehrsregelnde Maßnahmen im Bereich der AWZ nur im Einklang mit dem geltenden Völkerrecht verbindlich eingeführt werden können.

5. a) Welche Auffassung vertritt die Bundesregierung bezüglich einer Lotsannahmepflicht für die Kadettrinne (bitte begründen), und auf welcher Ebene müsste dies vorgegeben werden?

Da es sich um internationale Gewässer handelt, können Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit des Schiffsverkehrs nur in Übereinstimmung mit den Prinzipien des Völkerrechts festgelegt werden. Die derzeitigen völkerrechtlichen Verträge enthalten jedoch keine rechtliche Grundlage für eine Lotsannahmepflicht. Die Bundesregierung hatte sich in den vergangenen Jahren in internationalen Gremien mit den Ostseeanliegerstaaten für die Zulassung von Lotsannahmepflichten, insbesondere im Bereich der Kadettrinne, eingesetzt. Um eine entsprechende Rechtsgrundlage zu schaffen, wäre eine gemeinsame Initiative der Ostseeanrainerstaaten bei der IMO erforderlich, wozu die Mehrheit bislang nicht bereit ist.

- b) Falls die Bundesregierung sich in der Kadettrinne gegen eine Lotsannahmepflicht ausspricht, empfiehlt sie für die Passage der Kadettrinne eine freiwillige Lotsannahme?

Es besteht bereits eine Empfehlung der IMO (MSC.138(76)), wonach u. a. Schiffe mit einem Tiefgang von mehr als 11 m und Schiffe, die bestimmte gefährliche Güter befördern, einen Lotsen an Bord nehmen sollen.

6. Inwieweit unterstützt die Bundesregierung den Vorschlag, den Fehmarnbelt als Verkehrstrennungsgebiet auszuweisen, und durch welche Maßnahmen auf welcher politischen Ebene könnte dies vorgeschrieben werden?

Nach Auffassung der Bundesregierung besteht keine Veranlassung, im Fehmarnbelt die Einrichtung eines Verkehrstrennungsgebietes in die Wege zu leiten.

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?

Die Bundesregierung trifft ständig fortentwickelte küstenweite Maßnahmen zur Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs in der Nord- und Ostsee. Dabei handelt es sich insbesondere um präventive Maßnahmen wie Verkehrsvorschriften, Verkehrswegeföhrung, Schifffahrtszeichen, Schiffsmeldesysteme und Meldeverfahren, die Pflicht zur Annahme von Seelotsen sowie weitere schifffahrts- und strompolizeiliche Maßnahmen. Weiterhin sind u. a. umfasst die Vorhaltung von Notschlepperkapazitäten, der verkehrsbezogene Brandschutz, die Schadstoffunfallbekämpfung und die Luftüberwachung.

- 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 aufföhren)?

Neben den laufenden Aktivitäten im Zusammenhang mit der Fehmarnbelt-Querung mit Dänemark (hierzu wird auf die Antwort zu Frage 4 verwiesen) sind derzeit keine Aktivitäten der Ostseeanrainerstaaten zur Verbesserung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs in der Ostsee bekannt.

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?

HELCOM gibt keine international geltenden Sicherheitsempfehlungen. Mit Unterstützung des HELCOM-Sekretariats wurde eine Expertengruppe (HELCOM SAFE NAV) der Ostseeanrainer eingerichtet, die sich mit Sicherheitsfragen befasst und dem Informationsaustausch, dem regionalen Wissensaufbau und der Stärkung der regionalen Kooperation dient.

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)?

Unter Bezugnahme auf die Antwort zu Frage 7 werden die bestehenden Konzepte und Maßnahmen kontinuierlich fortgeschrieben und der weiteren Entwicklung des Schiffsverkehrs entsprechend angepasst.

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?

Die Fragen 10a und 10b werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Empfehlungen der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) im Zusammenhang mit der Überarbeitung des Notliegeplatzkonzepts richten sich an die Europäische Kommission (Kommission). Die Kommission hatte bereits nach dem Unfall der MSC FLAMINIA eine Arbeitsgruppe zu Notliegeplätzen – Cooperation Group on Places of Refuge (CGPoR) – eingerichtet mit dem Ziel, die Bereiche zu identifizieren, die im Hinblick auf eine verbesserte Zusammenarbeit weiterentwickelt werden müssen. Deutschland ist durch das Havariekommando in dieser Arbeitsgruppe vertreten. Die in den Sicherheitsempfehlungen angeführten Punkte sind Gegenstand dieser Arbeitsgruppe. Zurzeit werden dort Handlungsempfehlungen (Guidelines) im Zusammenhang mit dem Verfahren zur Gewährung von Notliegeplätzen entwickelt.

- 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?

Für alle Mitgliedstaaten der IMO gelten die IMO Guidelines on Places of Refuge (Resolution A.949(23)) und die IMO Guidelines on Maritime Assistance Services – MAS (Resolution A.950(23)). Daneben sind alle Mitgliedstaaten der Europäischen Union verpflichtet, die europäische Richtlinie 2002/59/EG vom 27. Juni 2002 – geändert durch die Richtlinie 2009/17/EG vom 23. April 2009 – über die Einrichtung eines gemeinschaftlichen Überwachungs- und Informationssystems für den Schiffsverkehr umzusetzen. Darin finden sich in den Artikeln 19, 20, 20 a, b, c und d sowie Artikel 21 Regelungen zu Notliegeplätzen. In Deutschland ist die Notliegeplatzvereinbarung (NLPV) als Vereinbarung des Bundes und der Küstenländer seit dem 11. März 2005 in Kraft (VKBl. 2005, S. 301). Über Notliegeplatzregelungen der nicht der EU angehörenden Anrainerstaaten von Ostsee oder Nordsee liegen der Bundesregierung keine gesicherten Informationen vor. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 10 verwiesen.

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?

Keine.

- b) Welche gesetzlichen Vorhaben zum Lotswesen plant die Bundesregierung bis zum Jahr 2017 auf den Weg zu bringen, und mit welcher jeweiligen Begründung?

Vor dem Hintergrund des anhaltenden strukturellen Bewerbermangels im nautischen Bereich ist eine Reformierung der Zugangsvoraussetzungen und der Ausbildung zum Beruf des Seelotsen geplant. Die hierzu notwendigen Änderungen im Seelotsgesetz sollen bis zum Jahr 2017 auf den Weg gebracht werden.

12. a) Inwieweit sieht die Bundesregierung die zwingende Lotsannahmepflicht für alle Schifffahrtsreviere (mit teilweiser Ausnahme des Ems-Dollart-Gebiets) noch für zeitgemäß (bitte begründen)?

Lotsannahmepflichten in den Seelotsrevieren werden aus Gründen der Sicherheit des Schiffsverkehrs und der Meeresumwelt festgelegt. Die Lotsberatung durch den Lotsen an Bord der Schiffe ist insbesondere notwendig beim Befahren schwieriger Fahrwasser und bei hohem Verkehrsaufkommen, in Küstennähe, auf dem Nord-Ostsee-Kanal und den Zufahrten zu den Seehäfen.

- b) Hält die Bundesregierung die Lotsannahmepflicht für regelmäßig dasselbe Gebiet befahrende Seeschiffe, besetzt mit nachgewiesenen ortskundigen Schiffsführern, weiterhin für erforderlich?

Ja.

- c) In welchen Ausnahmefällen sieht die Bundesregierung derzeit Möglichkeiten, die generelle Lotsannahmepflicht bei seewärtigen Hafenzufahrten bei welchen Auflagen, etwa einer Mindestanzahl von Erfah-

rungsreisen mit Lotsen sowie anschließender Bewährungsfahrt und Revierprüfung, zu lockern?

Diese Möglichkeiten bestehen bereits. Die Auflagen für die Ausnahmen sind für jedes Seelotsrevier in den Lotsverordnungen detailliert und revierspezifisch festgelegt.

13. a) Aus welchen Gründen wurde die allgemeine Lotsannahmepflicht im Schifffahrts- bzw. Lotsrevier Ems-Dollart bereits seit 1. April 2011 gelockert bzw. aufgehoben, für welche Schiffe gilt diese, und in welchem Rhythmus müssen die Schiffsführer welche Nachweise erbringen?

Eine aus dem Ems-Dollart-Vertrag resultierende Besonderheit ist die Anwendung deutschen oder niederländischen Rechts in Abhängigkeit von der Flaggenführung des Schiffes. Fahrzeuge aus Drittländern befinden sich im Geltungsbereich des Rechts des jeweiligen Bestimmungs- oder Abgangshafens. Die in Frage stehende Regelung betrifft ausschließlich nach deutschem Recht fahrende Binnentankschiffe im Verkehr zwischen Delfzijl und Emden. Durch Aufhebung der Lotsannahmepflicht für diesen Schiffstyp wurde auf dieser ca. 15 km langen Strecke eine Gleichbehandlung aller Binnentankschiffe eingeführt, da das niederländische Recht grundsätzlich keine Lotsannahmepflicht für Binnenschiffe, somit auch nicht für Binnentankschiffe, vorsieht.

- 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?

Es sind keine Unfälle bekannt, deren Ursache in der Aufhebung der Lotsannahmepflicht für diesen Streckenabschnitt liegt.

14. Aus welchen Gründen besteht die Lotsannahmepflicht für Behördenschiffe in den Schifffahrtsrevieren an der Nord- und Ostsee sowie seewärtigen Zufahrten bisher nicht?

Die Schiffsführer der Behördenschiffe verfügen über die für das sichere Navigieren erforderliche Erfahrung und das benötigte Wissen über die regionalen Besonderheiten des Reviers.

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?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine Mitteilungen seitens der niederländischen Regierung vor.

- 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)?

Keine.

- 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?

Hierzu können keine Angaben gemacht werden, da die Berechnungsgrundlagen nicht vergleichbar sind.

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?

Die Schiffsausrüstung richtet sich nach den geltenden internationalen Standards. Die Lotsverordnungen machen im Rahmen der übrigen Vorschriften über die Lotsbefreiung zur Voraussetzung für eine Revierfahrt ohne Lotsbegleitung, dass das Schiff bei jeder Inanspruchnahme der Befreiung mit einem einwandfrei arbeitenden Radargerät sowie mit einer einwandfrei arbeitenden UKW-Sprechfunkanlage mit den für die zu befahrende Strecke erforderlichen Kanälen ausgerüstet ist.

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?

Voraussetzung für die Fahrt ohne Lotsbegleitung ist, dass der von der Lotsannahmepflicht befreite Schiffsführer auf der Brücke ist. Im Übrigen richtet sich die Brückenbesetzung nach den allgemeinen nationalen bzw. internationalen Bestimmungen über die Schiffsbesetzung.

18. a) Über welche Sprachkenntnis muss die Besatzung auf der Brücke zur sicheren Durchfahrt mindestens verfügen, um eine Revierfahrt ohne Lotsbegleitung sicher durchzuführen?

Der lotsbefreite Schiffsführer muss über ausreichende deutsche Sprachkenntnisse verfügen.

- b) Über welche Sprachkenntnis müssen Lotsen auf der Brücke zur sicheren Durchfahrt mindestens verfügen, um eine Revierfahrt ohne Lotsbegleitung sicher durchzuführen?

Bei der Revierfahrt ohne Lotsbegleitung sind keine Lotsen auf der Brücke.

- c) Welche Reviersprache gilt in den Lotsrevieren in der deutschen Nord- und Ostsee und den seewärtigen Zufahrten (bitte begründen)?

Für die Kommunikation von Schiff zu Land und umgekehrt gilt als Reviersprache in den deutschen Seelotsrevieren die deutsche Sprache (§ 23 Absatz 1 des Verwaltungsverfahrensgesetzes). Verkehrsinformationen werden außerdem auch in Englisch angeboten.

- d) Falls die Reviersprache noch deutsch ist, wie wird die Verständigung mit international erfahrenen Seeleuten sichergestellt, und welche Er-

fahrungen wurden damit bisher nach Kenntnis der Bundesregierung gemacht?

Lotsbefreite Schiffsführer sprechen zumindest Deutsch; andere lotsannahmepflichtige Schiffe sind mit Lotsen besetzt, die Deutsch und Englisch sprechen. Bei Seeschiffen unter 300 BRZ (Sport- und Binnenschiffahrt) sowie dem verkehrsbezogenen Brandschutz können Personen beteiligt sein, die gegebenenfalls nur deutsch sprechen. Die Erfahrungen damit sind bestens.

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?

Die eingeleiteten Maßnahmen für eine verbesserte Zusammenarbeit der auf See tätigen Bundesbehörden befinden sich in der Phase der Umsetzung. Ob und inwieweit sich hieraus mögliche Folgerungen ergeben, bleibt dem Ergebnis der für das Jahr 2016 vorgesehenen Untersuchung vorbehalten. Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 27 auf Bundestagsdrucksache 15/5040 verwiesen.

