

Schutzgemeinschaft Deutsche Nordseeküste e.V.

Der Vorsitzler



25813 Husum
Marktstraße 6
0 48 41 67363
Fax: 04841 67360
landrat@nordfriesland.de

Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie

Referat Wettbewerbs- und Verbraucherpolitik

Herrn Referatsleiter

Dr. Armin Jungbluth

Scharnhorststraße 34-37

10115 Berlin

Husum, den 14.9.2012

Stellungnahme zum 19. Hauptgutachten der Monopolkommission gemäß § 44 Abs. 1 Satz 1 GWB zum Lotswesen in Deutschland

Sehr geehrter Herr Dr. Jungbluth,

die Schutzgemeinschaft Deutsche Nordseeküste (SDN) ist ein überregionaler Dachverband von Kommunen, Kreisen, Vereinen und anderen Organisationen mit dem Ziel des Schutzes der Nordsee und des Wattenmeeres. Die SDN vertritt ca. 200 Organisationen und 600 Einzelmitglieder. Da die Vorschläge des o.a. Gutachtens, würden sie verwirklicht, zur Gefährdung der Nordsee und ihrer Küste beitragen könnten, haben wir beschlossen, Ihnen gegenüber wie folgt Stellung zu beziehen:

Die Monopolkommission verfolgt das gesetzlich vorgegebene und grundsätzlich unterstützenswerte Ziel, den Wettbewerb zu stärken. Doch in Bezug auf das staatlich regulierte und kontrollierte Lotswesen schießt sie in mehreren wichtigen Punkten über das Ziel hinaus.

Ein Veränderungsbedarf könnte sich insbesondere ergeben, wenn das deutsche Lotswesen im Vergleich zu dem der Nachbarländer teuer wäre. Doch das ist nicht der Fall: Es ist im Gegenteil unter Berücksichtigung des Aufwands (Revierlänge, Radarberatung) besonders kostengünstig.

Bei einer grundlegenden organisatorischen Veränderung müssten die Lotsen, die ja hoheitliche Aufgaben wahrnehmen, entweder verbeamtet oder in ein öffentlich-rechtliches Beschäftigungsverhältnis überführt werden. Maßstab müsste es dabei sein, weiterhin die ständige Verfügbarkeit von Lotsdiensten zu sichern. Angesichts der üblichen Wochenarbeitszeit der Lotsen von 49 Stunden in Verbindung mit extrem flexiblen, nicht planbaren, an den Bedürfnissen der Schifffahrt orientierten Arbeitszeiten (sieben Tage in der Woche, rund um die Uhr an 365 Tagen im Jahr) wäre dies rechtlich nur mit einem

erheblichen Personalzuwachs zu verwirklichen, der jedoch in Zeiten des Fachkräftemangels gerade im nautischen Bereich schlichtweg nicht zur Verfügung steht. Nicht nur in Deutschland, sondern weltweit fehlen schon heute in erheblichem Ausmaß Kapitäne und damit qualifizierter Nachwuchs für die Lotsen. Eine Besserung dieser Situation ist nicht zu erwarten. Dies gilt insbesondere für Deutschland, das ja erst am Beginn des demografischen Wandels steht.

Sollte das Lotswesen im Zuge einer sehr weitreichenden Deregulierung sogar vollständig privatisiert werden, würde es nach aller Lebenserfahrung teurer und qualitativ schlechter als heute. Ein privater Unternehmer müsste Gewinne machen, dem System also entweder zu Lasten seiner Arbeitnehmer oder zu Lasten seiner Kunden mehr Geld entziehen. Gleichzeitig würden Private, stets um eine weitere Verbesserung ihrer Wirtschaftlichkeit bemüht, eine Strategie des Rosinenpickens verfolgen und sich auf die großen, gewinnträchtigen Reviere und dort auf die großen Schiffe konzentrieren, während die anderen, kleinteiliger zu bedienenden Reviere und kleineren Reedereien vernachlässigt werden würden. Der privat beschäftigte bzw. Reedereilotse würde nicht mehr unabhängig und eigenverantwortlich im Sinne der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs handeln, sondern in kritischen Situationen vorrangig die Schiffs- bzw. Unternehmens- und Reedereiinteressen vertreten. Dies ist für uns auf den weltweit am stärksten befahrenen deutschen Bundesseewasserstraßen nicht akzeptabel. Weil die Verkehre in diesen Fahrinnen durch die sensibelsten Gebiete des Wattenmeeres geführt werden, muss ein qualitativ hochwertiges Lotswesen regulierbarer und kontrollierbarer Bestandteil des Sicherheitskonzeptes des Bundes bleiben.

Die Monopolkommission vermisst in der Nr. 78 ihres Berichtes Transparenz im Lotswesen. Diese Behauptung ist für uns nicht im Geringsten nachvollziehbar: Das Seelotsgesetz, die Satzungen der Lotsenbrüderschaften, die Börtordnungen, der Fortbildungsrahmenplan, die Soll-Betriebseinnahmen und alle anderen wichtigen Vorschriften und Regelungen im Lotswesen sind entweder unmittelbar demokratisch legitimiert oder werden in aufwendigen Anhörungsverfahren mit der Bundeslotsenkammer, den Ländern, mehreren Fachbehörden und den Wirtschaftsverbänden abgestimmt und danach vom BMVBS genehmigt bzw. erlassen. Eine Privatisierung des Lotswesens würde mit Sicherheit zu erheblichen Einbußen an Transparenz führen.

Wichtig ist der Kommission daneben eine Erweiterung der Befreiungsmöglichkeiten von der Lotsenannahmepflicht. Wir weisen darauf hin, dass es bereits eine ganze Reihe von Befreiungsmöglichkeiten gibt, die die Schiffsführer oftmals gar nicht in Anspruch nehmen, weil ihnen durchaus klar ist, wie wertvoll der Rat eines Lotsen in der Praxis ist. Die deutschen Fahrwasser sind häufig schmal, dicht befahren und geprägt von ständigen natürlichen Veränderungen. Da die weitaus meisten Kapitäne in den Punkten Qualifikation und Erfahrung, verglichen mit deutschen Lotsen, erhebliche Defizite aufweisen, wäre es geradezu fahrlässig, ihnen und ihren unter hohem Wettbewerbsdruck stehenden Reedereien noch häufiger die Wahl zu lassen, ob sie einen Fachmann an Bord nehmen, den sie extra bezahlen müssen, oder ob sie auf gut Glück versuchen, ihr Schiff ohne Expertenrat durch deutsche Fahrinnen zu steuern und dabei Menschenleben und irreparable Schäden an Natur und Umwelt zu riskieren.

Ebenso wenig nachvollziehbar ist der Ruf der Monopolkommission, Englisch als Reviersprache einzuführen, um ausländischen Bewerbern den Zugang zum Lotsenberuf und ausländischen Kapitänen den Zugang zur Lotsenbefreiung zu erleichtern. Hier geht die Kommission fälschlich davon aus, dass englischsprachige Lotsen problemlos mit jedem Boots- oder Schiffsführer kommunizieren können. Ihr scheint nicht bewusst zu sein, dass zum einen längst nicht jeder ausländische Seemann in verantwortlicher Position gut englisch spricht und dass das zum anderen auch längst nicht auf jeden Deutschen zutrifft, der auf dem Wasser unterwegs ist. Gerade in der Sportschiffahrt gehören lediglich einige Notfallmeldungen zum Schulungsprogramm, während alle anderen nautischen Begriffe allenfalls auf Deutsch beherrscht werden. Deshalb ist es zwingend erforderlich, von Lotsen deutsche Sprachkenntnisse zu fordern.

Im Interesse der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs ebenso wie im Interesse des Natur- und Umweltschutzes fordern wir die Bundesregierung auf, die genannten Punkte zu beachten und die Vorschläge der Monopolkommission, wo sie in der Praxis zu Verschlechterungen des seit vielen Jahren bestens funktionierenden deutschen Lotswesens führen würden, abzulehnen.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Dieter Harrsen', written in a cursive style.

Dieter Harrsen
Vorsitzer