



Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur • 11030 Berlin

Präsidenten des Deutschen Bundestages
Herrn Prof. Dr. Norbert Lammert MdB
- Parlamentssekretariat -
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Datum: Berlin, 02.09.2016
Seite 1 von 1

Enak Ferlemann, MdB
Parlamentarischer Staatssekretär beim
Bundesminister für Verkehr und
digitale Infrastruktur

HAUSANSCHRIFT
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

POSTANSCHRIFT
11030 Berlin

TEL +49 (0)30 18-300-2250
FAX +49 (0)30 18-300-2269

psts-f@bmvi.bund.de
www.bmvi.de

Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Annalena
Baerbock, Matthias Gastel, weiterer Abgeordneter und der Fraktion
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN betreffend
„Neuausrichtung der Seelotsausbildung“
- Drucksache 18/09438

Anlagen: Antwort der Bundesregierung auf die oben bezeichnete
Kleine Anfrage (mit 4 Mehrabdrucken)

Sehr geehrter Herr Präsident,

als Anlage übersende ich die Antwort der Bundesregierung auf die
oben bezeichnete Kleine Anfrage. Mehrabdrucke dieses Schreibens
mit Anlagen für die Fraktionen des Deutschen Bundestages sind bei-
gefügt.

Ich hoffe, Ihnen mit diesen Angaben gedient zu haben, und verbleibe
mit freundlichen Grüßen

Enak Ferlemann



Anlage
zum Schreiben
vom 02.09.2016

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Annalena Baerbock, Matthias Gastel, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN betreffend
„**Neuausrichtung der Seelotsausbildung**“
- Drucksache 18/09438

Frage 1: *Geht die Bundesregierung unter Voraussetzung des bisherigen Ausbildungsmodells von einem Mangel an Seelotsen bis 2030 aus, wenn ja, in welcher Höhe, wenn nein, warum nicht?*

Antwort:

Inwieweit ausreichend Seelotsen zur Verfügung stehen, hängt maßgebend von den Verkehrszahlen und der Bewerberzahl ab.

Bei gleichbleibenden Verkehrszahlen besteht ein Bedarf in Höhe von rund 40 Seelotsen pro Jahr. Unter Berücksichtigung der Zahlen der Abschlussjahrgänge der Seefahrtsschulen wird der Bewerberpool für den bisherigen Ausbildungsweg schrumpfen, so dass dieser zeitnah anzupassen ist, damit kein Mangel entsteht.

Frage 2: *Wie haben sich die Bestandszahlen bei den Seelotsen seit 2000 jährlich entwickelt und wie werden sich die Zahlen der Bestattungsinhaber bis 2030 bei den Seelotsen nach Kenntnis der Bundesregierung voraussichtlich entwickeln?*

Antwort:

Die Bestandszahlen richten sich nach den Verkehrszahlen und variieren entsprechend (s. Tabelle Lotsenbestand). Unter der Annahme gleichbleibender Verkehrszahlen wird weiterhin ein Lotsenbestand angestrebt, der eine normale Inanspruchnahme ermöglicht.

Tabelle Lotsenbestand¹

Lotsenbestand

J a h r	I s t		
	Lotsenbrüderschaft		Insgesamt
	<u>NOK I</u>	<u>NOK II/ Kiel/Lübeck/ Flensburg</u>	
31.12.2006	135	159	294
31.12.2007	131	163	294
31.12.2008	125	171	296
31.12.2009	132	178	310
31.12.2010	135	171	306
31.12.2011	135	174	309
31.12.2012	134	169	303
31.12.2013	143	174	317
31.12.2014	145	179	324
31.12.2015	143	181	324
<u>Elbe</u>			
31.12.2006		245	
31.12.2007		242	
31.12.2008		246	
31.12.2009		258	
30.12.2010		257	
31.12.2011		262	
31.12.2012		263	
31.12.2013		269	
31.12.2014		276	
31.12.2015		283	

¹ Aktenaufbewahrungspflicht 10 Jahre

Wismar/Rostock/Stralsund	
31.12.2006	28
31.12.2007	31
31.12.2008	32
31.12.2009	31
30.12.2010	31
31.12.2011	31
31.12.2012	31
31.12.2013	32
31.12.2014	32
31.12.2015	32

Weser I	
31.12.2006	44
31.12.2007	40
31.12.2008	37
31.12.2009	39
30.12.2010	41
31.12.2011	40
31.12.2012	38
31.12.2013	39
31.12.2014	39
31.12.2015	37

Weser II/Jade	
31.12.2006	100
31.12.2007	101
31.12.2008	100
31.12.2009	99
30.12.2010	102
31.12.2011	102
31.12.2012	103
31.12.2013	108
31.12.2014	110
31.12.2015	109

Emden	
31.12.2006	34
31.12.2007	33
31.12.2008	34
31.12.2009	35
30.12.2010	38
31.12.2011	35
31.12.2012	35
31.12.2013	36
31.12.2014	34
31.12.2015	35

Frage 3: *Welcher Ausbildungsweg bzw. welche Ausbildungswege führen aktuell zum Beruf des Seelotsen bzw. nach Kenntnis der Bundesregierung zum Beruf des Hafenlotsen (bitte getrennt auflühren)?*

Antwort:

§ 9 SeeLG beschreibt das Zulassungsverfahren für den Beruf des Seelotsen, danach gibt es zwei Zulassungswege. Der klassische Ausbildungsweg ist in der AusbildungsVO beschrieben, der weitere Weg der lotsenspezifischen, praxisorientierten Grundausbildung in der NOK-I GrundausbildungsVO.

Die Zulassung zum Hafenlotsen obliegt den jeweiligen Ländern, die jeweils die Kriterien der Ausbildung in ihrem Zuständigkeitsbereich festlegen.

Frage 4: *Verfolgt die Bundesregierung eine Neuausrichtung des Ausbildungswegs zum Seelotsen, wenn ja, wie, wenn nein, warum nicht?*

Antwort:

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat die GDWS vor dem Hintergrund der Bewerberstruktur im nautischen Bereich und der Nachwuchsgewinnung der Seelotsen beauftragt, in einer Arbeitsgruppe unter Beteiligung der Bundeslotsenkammer Konzepte zu alternativen Zugangswegen zum Beruf des Seelotsen insbesondere unter Berücksichtigung der bekannten Modelle und vorhandener Institutionen zu erarbeiten.

Frage 5: *Wie weit sind mögliche Planungen für eine Neuausrichtung der Seelotsausbildung bereits fortgeschritten und inwieweit ist die Bundesregierung bzw. welche Dritte beteiligt?*

Antwort:

Eine konkrete Planung wurde aus der bisherigen Befassung der Arbeitsgruppe noch nicht abgeleitet. Die Arbeitsgruppe selbst beteiligte bislang das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) – psychologischer Dienst, die Berufsbildungsstelle Seeschiffahrt e.V. (BBS e.V.) sowie die Hafenlotsenbrüderschaften Hamburg und Bremerhaven. Darüber hinaus gibt es informativen Austausch mit dem Bundesamt für Seeschiffahrt und Hydrografie (BSH), dem Bundesverband der See- und Hafenlotsen e.V. (BSHL), dem seeärztlichen Dienst der Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft, Post-Logistik, Telekommunikation und den betroffenen Küstenländern Hamburg und Bremen.

Frage 6: *Geht die Bundesregierung davon aus, dass es eine ausreichend große Grundgesamtheit an in Deutschland fertig ausgebildeten Kapitänen gibt, die sich zukünftig zum Seelotsen weiterqualifizieren könnten, wenn ja, wie hoch liegt diese Zahl aktuell und wie wird sich diese Zahl voraussichtlich nach Kenntnis der Bundesregierung bis zum Jahr 2030 entwickeln, wenn nein, warum nicht und was folgert sie daraus?*

Antwort:

Am 20.07.2016 verfügten in Deutschland 1474 Personen der Jahrgänge 1967 und jünger über ein gültiges Befähigungszeugnis Kapitän NK, ältere Inhaber dieses Befähigungszeugnisses können derzeit aufgrund der Altersstruktur der Bruderschaften nicht mehr berücksichtigt werden. Mit der rückläufigen Abgängerzahl der Seefahrtsschulen ist ein abnehmender Trend zu erwarten.

Frage 7: *Wird es für ein mögliches neues Ausbildungsmodell zum Seelotsen ein zentrales Einstellungsverfahren geben oder werden die jeweiligen Seelotsbruderschaften im Rahmen ihrer Selbstverwaltung über die Einstellung mitentscheiden können?*

Antwort:

Seelotsen werden nicht eingestellt, sondern als zukünftige Freiberufler staatlich zur Ausbildung zugelassen und nach erfolgreicher Ausbildung bestellt. Aktuell obliegt die Entscheidung über die Zulassung zur Ausbildung der Verwaltung im Benehmen mit den Lotsenbruderschaften. An diesem Grundsatz soll auch zukünftig festgehalten werden.

Frage 8: *Inwieweit soll die Berufsbildungsstelle See (BBS) in das Einstellungs- bzw. Ausbildungsverfahren einbezogen werden und welchen Mehrwert hätte eine solche Beteiligung für die Seelotsbruderschaften bzw. die ausgebildeten Seelotsen nach Auffassung der Bundesregierung oder könnte das Einstellungs- und Ausbildungsverfahren zum Seelotsen auch ohne BBS durchgeführt werden wie bisher die GDWS (Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt der WSV) unter Mitwirkung der Lotsenbruderschaften?*

Antwort:

Im Zusammenhang mit der Seelotsenausbildung prüft die Arbeitsgruppe (vergl. Antwort zu Frage 4) Schnittmengen, Synergien und Potential zu Verfahrensoptimierungen bei vorhandenen Institutionen. Die Berufsbildungsstelle Seeschifffahrt e.V. (BBS) befasst sich mit Fragen des nautischen Nachwuchses. Das Fachwissen und die Ressourcen der BBS können sich daher bei der Seelotsenausbildung als nützlich erweisen.

Frage 9: *Inwieweit und durch welche Maßnahmen ist eine regelmäßige Bewertung (Evaluation) des neuen Ausbildungsgangs vorgesehen?*

Antwort:

Die Evaluation der Seelotsenausbildung ist laut Seelotsgesetz Teil der Aufsicht durch die Aufsichtsbehörde.

Frage 10: *Welche Anteile eines neuen Ausbildungsgangs werden sich auf welche bereits existierenden Studiengänge und Ausbildungsberufe (Nautik) stützen und in welcher Dauer wird ein Lotsenanwärter seine Ausbildung zukünftig abgeschlossen haben?*

Antwort:

Damit das heute in § 9 SeeLG beschriebene Qualifikationsniveau auch zukünftig von allen denkbaren Bewerbergruppen erreicht wird, wird angestrebt, einen möglichen Mangel an der individuellen Eingangsqualifikation durch Dauer und Inhalt des Ausbildungsbedarfs zu kompensieren. Denkbare Bewerbergruppen reichen vom Schulabgänger bis zum Bewerber mit bisheriger Eingangsqualifikation nach § 9 Abs. 2 SeeLG.

Frage 11: *Welche Durchlässigkeiten, etwa für Quereinsteiger, sind bei einem neuen Ausbildungsweg vorgesehen?*

Antwort:

Im Rahmen der in Antwort zu Frage 10 dargestellten Bewerbergruppe besteht uneingeschränkte Durchlässigkeit.

Frage 12: *Werden sich Seelotsanwärter zukünftig bereits zu Beginn des Studiums bzw. ihrer sonstigen maritimen Ausbildung dazu entscheiden müssen, Seelotse zu werden oder wäre dies auch später, nach dem Erlangen des Kapitänspatents wie bisher möglich?*

Antwort:

Bewerbungen sollen wie bisher möglich sein, ohne dass eine vorherige Festlegung zwingend ist.

Frage 13: *Inwieweit sollen die Ausbildungsgänge Nautischer Offiziersassistent (NOA) bzw. im Vorfeld der zukünftigen Seelotsausbildung eine Rolle spielen?*

Antwort:

Die Ausbildung zum Nautischen Offiziersassistent NOA soll auch zukünftig als Vorstufe zu weiteren Ausbildungsschritten der Lotsenausbildung genutzt werden können.

Frage 14: *Inwieweit soll der Ausbildungsgang Schiffsmechaniker im Vorfeld der zukünftigen Seelotsausbildung eine Rolle spielen?*

Antwort:

Die Ausbildung zum Schiffsmechaniker soll auch zukünftig als Vorstufe zu weiteren Ausbildungsschritten der Lotsenausbildung genutzt werden können.

Frage 15: *a) Wie haben sich die Anzahl der Lotsungen seit 2000 in der Nordsee, am Nord-Ostsee-Kanal und in der Ostsee jährlich entwickelt (bitte nach Jahren und falls möglich nach Fahrtgebieten Elbe, Weser/Jade, Ems, NOK, Ostsee tabellarisch aufschlüsseln)?*

Antwort:

2

Seelotsreviere										
Jahr	Elbe	NOK	Kieler Förder	Flensburger Förder	Trave	Wismar	Rostock	Stralsund	Weser/Jade	Ems
2006	52.162	30.597	17.603	174	7.045	2.025	4.018	1.282	22.528	3.041
2007	55.269	32.672	19.892	169	7.898	2.257	3.967	1.104	22.491	3.252
2008	56.958	32.394	21.080	208	7.000	1.792	4.265	1.089	22.599	3.268
2009	46.967	21.871	13.233	173	5.962	1.522	3.393	1.160	22.774	3.146
2010	49.696	24.034	15.655	154	5.943	1.676	3.655	1.450	22.774	3.252
2011	53.253	25.664	17.580	161	6.136	1.527	3.382	1.222	22.689	3.484
2012	51.870	26.725	18.568	153	5.464	1.784	3.620	1.238	23.750	3.591
2013	49.330	23.551	15.768	152	5.496	1.912	4.011	1.073	22.518	3.674
2014	50.633	24.188	16.044	132	5.607	1.554	4.170	1.043	22.696	3.352
2015	54.270	23.392	15.774	98	4.962	1.561	4.319	1.091	23.580	3.590

b) Welche Tendenz der Entwicklung der Anzahl der Lotsungen leitet die Bundesregierung für die folgenden Jahre ab?

Antwort:

Für die deutschen Seehäfen in Nord- und Ostsee zeigt die vom BMVI beauftragte Seeverkehrsprognose 2030 einen anhaltenden Wachstumstrend. Das Umschlagsvolumen der 19 betrachteten deutschen Seehäfen wird von 269 Mio. Tonnen im Jahr 2010 auf 468 Mio. Tonnen (inklusive Transshipment) steigen (+ 2,8 % p.a.).

Der bundesweite Bedarf an Seelotsen wird sich je nach Einfluss der Schiffsgrößenentwicklung entsprechend entwickeln.

Frage 16: *Wie unterscheiden sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Ausbildungen der Seelotsen zu denen der Hafenslotsen in den jeweiligen Küstenländern (bitte tabellarisch auführen)?*

Antwort:

Die Ausbildung der Hafenslotsen unterliegt der Zuständigkeit der Küstenländer Hamburg und Bremen.

Die Ausbildung der Seelotsen erfolgt nach der Seelotsen-Aus- und Fortbildungsverordnung.

Frage 17: *Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung von Änderungen am Ausbildungssystem der Hafenslotsen in den Küstenländern seit 2010 oder über beabsichtigte zukünftige Änderungen?*

Antwort:

Auf die Antwort zu Frage 16 wird verwiesen.

Frage 18: *Wie stellt sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Nachwuchssituation bei den Hafenslotsen in den Küstenländern dar?*

² Anzahl Lotsungen (Hauptstrecken und in Hauptstrecken umgewandelte Teilstrecken, ohne Radareinsätze), Aktenaufbewahrungspflicht 10 Jahre

Antwort:

Auf die Antwort zu Frage 16 wird verwiesen.

Frage 19: *Wie wird in anderen europäischen Nachbarstaaten, etwa Niederlande, Belgien, Frankreich oder Dänemark und in den Ländern Skandinaviens die Seelotausbildung nach Kenntnis der Bundesregierung organisiert (bitte tabellarisch darstellen)?*

Antwort:

Folgende Synopse liegt vor:

Fragen	Frankreich	Großbritannien	Rotterdam	Belgien Schelde	Deutschland traditionell	Deutschland Grundausbildung
Wie lange benötigt ein Nautiker um das vollständige Master unlimited zu erreichen	STCW Norm	STCW Norm	STCW Norm	STCW Norm	24 Monate netto Fahrzeit	24 Monate netto Fahrzeit
Welches Patent ist notwendig	STCW unlimited	STCW unlimited kann auch weniger sein	STCW unlimited	STCW unlimited	STCW unlimited	STCW unlimited
Wie viele Jahre nach Erhalt des STCW unlimited sind vorgeschrieben	72 Monate effektive auf See Davon 48 Monate Decksbereich und min 24 Monate Wachoffizier	Keine bis 36 Monate	Keine Vorschrift		24 Monate netto	0 Monate
Wie lange dauert die Lotsenausbildung	6 – 30 Monate	6 Monate bis zum 1. Grad von 4 Graden, Prüfung von Grad zu Grad	12 Monate	12 Monate	8 Monate	14 Monate
Wie lange fährt der Lotse in einer Beschränkung	5 – 10 Jahre	Bis zu 8 Jahren (London) wird aber von Hafen zu Hafen auch unterschritten	11 Jahre (25 Meter/Jahr)	12 Jahre	48 Monate	3 bis 6 Jahre

Frage 20: a) *Inwieweit wird bereits heute seitens der der GDWS bzw. deutschen Lotsenbrüderschaften auf im Ausland ausgebildete Schiffsoffiziere/Kapitäne zurückgegriffen?*

Antwort:

Dies erfolgt im Rahmen des § 9 Abs. 2 SeeLG.

Frage 20: b) *Inwieweit ist es nach Auffassung der Bundesregierung vorstellbar, zur Sicherung des Nachwuchses zukünftig vermehrt auf im Ausland ausgebildete Kapitäne zurückzugreifen?*

Antwort:

Derzeit gibt es dazu keine Erwägungen der Bundesregierung.

Frage 21: *Bis wann plant die Bundesregierung die Anpassung des Seelotsgesetzes, mit welchen Änderungen, falls sie keine Änderungen plant, warum nicht?*

Antwort:

Die Bundesregierung legt Wert auf gründliche fachliche Vorbereitung der entsprechenden Änderungen des Seelotsgesetzes. Sobald die Ergebnisse der Arbeitsgruppe (vergl. Antwort zu Frage 4) vorliegen, werden die Arbeiten für die erforderlichen Gesetzentwürfe aufgenommen und eine entsprechende Zeitplanung erstellt.

Frage 22: *Welche Mehrkosten werden durch eine Anpassung der Seelotensausbildung auf die lotspflichtigen Schiffe, die deutsche Häfen anlaufen, voraussichtlich insgesamt entstehen?*

Antwort:

Von der Arbeitsgruppe soll ein selbstfinanzierendes System nach dem Kostendeckungsprinzip des Seelotsgesetzes erarbeitet werden, wonach langfristig für die Schifffahrt keine zusätzlichen Kosten entstehen sollen.

Frage 23: *Wie soll nach Kenntnis der Bundesregierung die Finanzierung der Mehrkosten einer angepassten Seelotensausbildung sichergestellt werden?*

Antwort:

Auf die Antwort zu Frage 22 wird verwiesen.

Frage 24: *Welche weiteren über ein mögliches neues Ausbildungssystem hinausgehenden Maßnahmen zur Modernisierung des Lotswesens plant die Bundesregierung, falls sie keine Maßnahmen plant, warum nicht?*

Antwort:

Im Dialog mit der maritimen Wirtschaft, den Lotseninstitutionen und den Küstenländern verfolgt das BMVI einen permanenten Optimierungsprozess im Lotswesen zur Förderung der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs und der Erreichbarkeit der deutschen Seehäfen.

Frage 25: *Stellt die Bundeslotsenkammer eine Körperschaft mit funktionierender Selbstverwaltung dar, wenn nein, warum nicht und inwieweit strebt die Bundesregierung in diesem Zusammenhang an, die Verwaltung der Bundeslotsenkammer ggf. unter Einbezug des Bundesverbands der See- und Hafenlotsen umzustrukturieren?*

Antwort:

Nach § 34 SeeLG ist die Bundeslotsenkammer zentrale institutionelle Vertretung der Seelotsen, hat gesetzlich vorgeschriebene Aufgaben und unterliegt der Aufsicht des BMVI. Der Bundesverband der See- und Hafenlotsen ist ein überregional organisierter Berufsverband, dem Teile der Lotsenschaft freiwillig beigetreten sind und der berufsinteressenbezogene Lobbyarbeit leistet.

Frage 26: *Kann der einzelne freiberufliche Seelotse in der Bundeslotsenkammer seine Interessen selbst vertreten? Falls nein, auf welchem Wege erfolgt die (basis)demokratische Meinungsfindung in der Bundeslotsenkammer? (Bitte den Vorgang beschreiben).*

Antwort:

Die Auffassung der Seelotsen wird von der Bundeslotsenkammer nach § 35 Abs. 2 Nr. 1 SeeLG über die Lotsenbrüderschaften ermittelt.

Der einzelne freiberufliche Lotse kann über die Vertretungsorgane seiner Lotsenbrüderschaft Einfluss auf die Aufgabenwahrnehmung der Bundeslotsenkammer nehmen, indem er z. B. Anträge in die Mitgliederversammlung seiner Brüderschaft einbringt.

Frage 27: *Inwieweit spielen Erfahrungen als Nautiker in verantwortlicher Stellung außerhalb von Seelotsrevieren bei den Überlegungen der Novellierung der Seelotsausbildung eine Rolle in Bezug auf Lotsungen außerhalb bzw. von und nach Seelotsrevieren, wie sie bereits aktuell ausgeführt werden müssen (Distanzlotsungen)?*

Antwort:

Es gibt derzeit keine Bestrebungen die bewährten Regime des Übersee- bzw. Distanzlotswesens zu verändern.