

**Antwort  
der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Margrit Wetzel, Klaus Daubertshäuser,  
Gerd Andres, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD**

**— Drucksache 12/5059 —**

**Erhalt nautischer Qualifikationen für die deutsche Seewirtschaft**

Die Leichtigkeit und Sicherheit des Verkehrs auf den Bundeswasserstraßen erfordert, daß Schiffe unterschiedlichster Größenordnungen und Standards in den nautisch anspruchsvollen Revieren der Bundeswasserstraßen sicher geführt werden müssen. Dazu trägt ganz wesentlich die Lotsenannahmepflicht bei. Da Engpässe in der Nachwuchssicherung nicht nur im Lotswesen, sondern im gesamten Sekundärbereich der Seewirtschaft bekannt und zeitlich abzusehen sind, muß der Bund seiner Verantwortung für die Sicherheit auf den Bundeswasserstraßen und damit zugleich für die Vorhaltung des Lotswesens und der qualifizierten Landradarberatung gerecht werden.

Fragen der Nachwuchssicherung, der Aus-, Fort- und Weiterbildung müssen auch unter Berücksichtigung des maritim-technischen Fortschritts rechtzeitig gestellt und geklärt werden.

1. Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung über die Nachfrage nach qualifiziert ausgebildeten Nautikern aus den Bereichen
  - Reedereien,
  - Lotswesen,
  - Hafenwirtschaft,
  - Behörden und Verwaltungenüber den Zeitraum der letzten zehn Jahre sowie prognostizierend für das Jahr 2000?

Nach den Erkenntnissen der Bundesregierung konnte in den letzten zehn Jahren die Nachfrage nach geeigneten Bewerbern in allen Bereichen der Seeschiffahrt gedeckt werden. Inhaber nautischer Befähigungszeugnisse wurden in den Jahren 1982 bis 1992 wie folgt beschäftigt:

Lotsen:	1982:	980
	1983:	957
	1984:	918
	1985:	917
	1986:	919
	1987:	897
	1988:	864
	1989:	838
	1990:	842
	1991:	913
	1992:	944

Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes:

1982: 968  
1992: 850 (Rückgang bedingt insbesondere durch Privatisierung der Naßbaggerei zwischen 1983/1987).

Reedereien und Hafenwirtschaft:

Für die Hafenwirtschaft und die Reedereien liegen der Bundesregierung aktuelle Zahlen noch nicht vor. Sie wird die notwendigen Informationen einholen und dem Deutschen Bundestag ergänzend berichten.

Das Institut für Entwicklungsplanung und Strukturforschung der Universität Hannover schätzt in einem Gutachten aus dem Jahr 1992 den jährlichen Bedarf an Schiffsoffizieren in der Handelsschifffahrt bis zum Jahr 2005 unter verschiedenen Annahmen wie folgt ein:

- Im Bereich Kapitän AG zwischen 136 und 233,
  - im Bereich Kapitän AM zwischen 64 und 128,
  - im Bereich Kapitän AK zwischen 153 und 276,
- dabei im AG-Bereich ein zusätzlicher Ersatzbedarf von ca. 20 bis 40 Personen jährlich für das Seelotswesen.

Im übrigen ist der Bedarf an Schiffsoffizieren für alle Bereiche abhängig von der Entwicklung der Handelsflotte sowie den sich im Zuge der technischen Entwicklung ändernden Anforderungsprofilen an diesen Beruf.

2. Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung über die Attraktivität nautischer Berufe und die Bereitschaft von Schulabgängern, einen seemännischen Beruf zu ergreifen?

Der seemännische Beruf hat gute Zukunftsaussichten, da von dem vorhandenen Personal bis zum Jahr 2005 bis zu 70 % altersbedingt ausscheiden werden. Die Attraktivität des Seemannsberufs ist im wesentlichen von den Lebensbedingungen an Bord, von der Bezahlung und von der Arbeitsplatzsicherheit abhängig. In diesem Zusammenhang ist in den westeuropäischen Ländern festzustellen, daß immer mehr junge Leute Arbeitsplätze an Land den Arbeitsplätzen an Bord vorziehen.

3. Welche Rolle kommt nach Auffassung der Bundesregierung dem nautischen Nachwuchs im „Verkehrssicherheitssystem Deutsche Küste – 2000“ zu?

Die Rolle des nautischen Nachwuchses im Verkehrssicherungsdienst wird z. Z. durch ein Gutachten untersucht, das das Bundesverkehrsministerium zum Thema „Verkehrssicherheitssystem Deutsche Küste – 2000“ in Auftrag gegeben hat. Die Ergebnisse werden voraussichtlich im Februar 1994 vorliegen. Die Bundesregierung wird dem Deutschen Bundestag über die Schlußfolgerungen berichten.

4. Hält die Bundesregierung es für notwendig, daß Lotsen mindestens die theoretische und praktische Qualifikation haben müssen, die für den Kapitän des jeweils größten gelotsten Schiffes erforderlich ist, und wie ist eine solche höchste nautische Qualifikation zukünftig sicherzustellen?
5. Müssen Lotsen den Schiffsbetrieb in seiner vollen Komplexität beherrschen?  
Welche praktischen Ausbildungen und Erfahrungen sind dafür unverzichtbar?
14. Wie beurteilt die Bundesregierung das vom Bundesverband der See- und Hafenlotsen e.V. (BSHL) vorgelegte Konzept zur Sicherung eines auch in Zukunft funktionierenden Lotswesens?

Die Bundesregierung prüft auf der Grundlage von Vorschlägen der Bundeslotsenkammer und des Bundesverbandes der See- und Hafenlotsen e. V. (BSHL) Alternativen zur gegenwärtigen Ausbildung zum Lotsenberuf. Auch das Gutachten zum „Verkehrssicherheitssystem Deutsche Küste – 2000“ wird zusätzliche Entscheidungskriterien hierzu liefern. Eine Arbeitsgruppe des Seeverkehrsbeirats zur allgemeinen Nachwuchsfrage in der Seeschifffahrt wird sich in diesem Zusammenhang auch mit dem Lotsennachwuchs in seiner Ausbildung befassen.

6. Hält die Bundesregierung den Bestand der Seefahrtschulen/-studieneinrichtungen für gewährleistet, und falls nein, warum nicht?

Es ist Sache der Länder als Träger der Ausbildungseinrichtungen über Zahl und Art der Seefahrtschulen zu entscheiden. Zur Zeit besteht zwischen dem großen Studienplatzangebot der seemännischen Fach- und Fachhochschulen und der geringeren Bewerberzahl ein Mißverhältnis. Insofern würde sich aus der Sicht der Bundesregierung eine Konzentration der Ausbildungskapazitäten anbieten, die auch eine Bündelung der Investitionen in hochmoderne technische Ausbildungseinrichtungen ermöglichen würde.

7. Wie hoch schätzt die Bundesregierung den Umfang zukünftig notwendiger Investitionen in moderne Ausbildungstechnik im nautischen Bereich?

Die Küstenländer als Träger der Seefahrtschulen müssen über den notwendigen Investitionsaufwand zur Modernisierung der Ausbildungstechnik entscheiden. Der Bund ist hier nur im Fall von Zuschußanträgen beteiligt. Solche Anträge zielten in der jüngsten Vergangenheit im wesentlichen auf die Anschaffung von Simulatortechnik im Wert von mehreren Millionen DM.

8. Wie lange wird es vermutlich dauern, bis sich weltweit in der Seeschiffahrt moderne Sicherheitstechniken (GPS, elektronische Seekarte u. a.) durchgesetzt haben?

Erste zugelassene moderne Sicherheitssysteme (elektronische Seekarte einschließlich Funkortungssystem als integraler Bestandteil) werden voraussichtlich 1995 zur Verfügung stehen. Zur Grundlage von Verkehrssicherungssystemen können diese Komponenten jedoch erst dienen, wenn gewisse internationale Standards verbindlich festgelegt worden sind. Wann dies der Fall sein wird, kann z. Z. nicht gesagt werden.

9. Hat die Bundesregierung Anhaltspunkte, ob sich weltweit auch der Ausbildungs- und Qualifikationsstandard der Schiffsführungen zeitgleich angemessen an den technischen Fortschritt anheben wird?

Die Internationale Seeschiffahrtsorganisation (IMO) paßt die internationalen Ausbildungsvorschriften laufend an den Stand der Technik an. Zuletzt hat sie besondere Vorschriften für die Ausbildung zur Anwendung des weltweiten Seenot- und Sicherheitsfunksystems (GMDSS) erlassen. Die Anpassung der Ausbildung an die moderne Technik wird auch ein Hauptthema der voraussichtlich 1995 abgeschlossenen Revision des Internationalen Übereinkommens über Mindestnormen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst der Seeleute (STCW-Übereinkommen) sein.

10. Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, Qualifikationsnachweise und Ausbildungserkenntnisse ausländischer nautischer Ausbildungseinrichtungen angemessen zu überprüfen?

Derzeit werden im Rahmen der Hafenstaatkontrolle die Befähigungsnachweise der Besatzungen kontrolliert. Die See-Berufsgenossenschaft überprüft stichprobenweise auch die Fähigkeit ausländischer Besatzungen, bestimmte Rettungsmanöver in der Praxis durchzuführen. Der Hafenstaatkontrollausschuß hat im Mai 1993 in Bonn beschlossen, die Schiffe bestimmter Flaggen, die mehrfach auffällig geworden sind, vorrangig zu untersuchen. Im übrigen arbeiten IMO und EG an Vorschriften zur besseren Kontrolle der Qualität der Ausbildung und der darüber ausgestellten Befähigungszeugnisse.

11. Hat die Bundesregierung konkrete Erkenntnisse, ob die internationale Seeschiffahrt, die zu 80 % an den Verschiffungen über deutsche Häfen beteiligt ist, bereit wäre, auf die Dienstleistung revierkundiger Lotsen an Bord ihrer Schiffe in den engen Bundeswasserstraßen zu verzichten, und wenn ja, unter welchen technischen und personellen Voraussetzungen?

Die Bundesregierung hat keine Hinweise dafür, daß die internationale Seeschiffahrt auf die Dienstleistung revierkundiger Lotsen verzichten will.

12. Hält die Bundesregierung es für erforderlich, zur Sicherung des nautischen Nachwuchses im Sekundärbereich – speziell im Bereich der Verantwortung des Bundes für die Sicherheit der Bundeswasserstraßen – gesetzliche Rahmenbedingungen im Bereich der Ausbildung, der Fort- und Weiterbildung zu ändern oder neu zu schaffen, und wie schnell müßte dies geschehen?

Die Bundesregierung hält es derzeit nicht für erforderlich, die gesetzlichen Rahmenbedingungen zu verändern. Eine Notwendigkeit hierzu könnte sich jedoch, insbesondere im Bereich der Lotsenausbildung, aus der Auswertung des genannten Gutachtens und der Ergebnisse der Arbeitsgruppe des Seeverkehrsbeirates ergeben.

13. Welche möglichen Ausbildungsunterschiede hielte die Bundesregierung im Verhältnis „Lotsberatung an Bord“ versus „Landradarberatung“ für vertretbar oder sinnvoll?

Die Bundesregierung läßt diese Frage in dem genannten Gutachten untersuchen; das Ergebnis bleibt abzuwarten.





