

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten René Bochmann, Dr. Dirk Spaniel, Wolfgang Wiehle, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD
– Drucksache 20/2940 –**

Aufrechterhaltung des deutschen Seelotswesens

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Aufrechterhaltung des deutschen Seelotswesens wird aktuell durch personelle Engpässe gefährdet. Dieser Trend zieht sich durch den gesamten Bereich der Seeschifffahrt und ist der Tatsache geschuldet, dass es zunehmend weniger deutschsprachige Schiffsführungskräfte gibt (vgl. Hans Jürgen Witthöft, Das deutsche Seelotswesen, https://www.mhf.berlin/images/PDFs_fuer_Berichte/2018/MarineForum_Witthoeft_Seelotswesen_2.pdf).

Das Ziel der Ausbildungsreform im Seelotswesen ist die personelle Aufrechterhaltung des Seelotswesens durch alternative Ausbildungsformen (vgl. https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/Gesetze/Gesetze-19/entwurf-anderung-reform-seelotsen.pdf?__blob=publicationFile bzw. <https://dserver.bundestag.de/btd/19/275/1927528.pdf>). Die Aufrechterhaltung des Seelotswesens ist eine staatliche Aufgabe, welche durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) sowie die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) erfüllt werden muss. Es geht also um die langfristige, quantitative und qualitative Nachwuchssicherung im deutschen Seelotswesen.

Um künftige personelle Engpässe zu verhindern, müssen nach Ansicht der Fragesteller die primären Zielstellungen des BMDV und der GDWS die personelle Bedarfsermittlung, die Personalbeschaffung sowie die Personalentwicklung sein.

Die Eignung zum Seelotsen wird im § 9 Absatz 1 des Seelotsgesetzes (SeeLG) beschrieben (<https://www.gesetze-im-internet.de/seelotg/BJNR210350954.html>). Eine besondere Erwähnung findet hier die erforderliche Zuverlässigkeit. Die Eignungsermittlung der Seelotsen fußte bislang auf einer validen biographischen Eignungsdiagnostik. Dazu wurden fachliche und charakterliche Eignung durch berufliche Erfolgsfaktoren sowie eine einschlägige Berufserfahrung festgestellt (verantwortliche Dienststellungen und Netto-Fahrzeit). Die psychische Eignung wurde durch den German Pilot Test (GPT) festgestellt. Die physische Eignung wurde durch eine medizinische Eingangsuntersuchung sichergestellt.

Bislang wurden Seelotsen aus dem Kreis des nautischen Schiffsführungspersonals rekrutiert. Aufgrund der personellen Entwicklung sind die Zahlen aktiver nautischer Wachoffiziere und Kapitäne stetig rückläufig (vgl. Hans Jürgen

Witthöft, Das deutsche Seelotswesen, https://www.mhf.berlin/images/PDFs_fuer_Berichte/2018/MarineForum_Witthoeft_Seelotswesen_2.pdf). Dies gilt auch für die Absolventenzahlen der nautischen Ausbildungseinrichtungen (ebd.). Die traditionell aus Kapitänen, nautischen Wachoffizieren und nautischen Absolventen bestehende Zielgruppe verringert sich stetig (ebd.). Hinzu kommt das sich verstärkende Phänomen eines allgemeinen Fachkräftemangels in schiffahrtsbezogenen Berufen (ebd.). Davon betroffen sind der öffentliche Bereich wie Marine, Bundespolizei, Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) und Wasserschutzpolizei und der private Bereich wie beispielsweise Reedereien.

Vor der eigentlichen Laufbahnausbildung (Aspirantur) erfolgte bis dato der Prozess der Zulassung eines Seelotsenanwärters (ebd.). Dieser zugelassene Bewerber wurde anschließend im Benehmen gewählt. Im Rahmen der neuen Ausbildung werden sich sowohl Zulassungsvoraussetzungen als auch der Zulassungsprozess verändern (ebd.).

Die neue Ausbildung soll die berufliche Handlungsfähigkeit der künftigen Seelotsen sicherstellen. Diese Handlungsfähigkeit setzt sich wiederum zusammen aus spezifischen Kenntnissen (Arbeitsprozesswissen) und beruflichen Fertigkeiten. Ein Großteil der Kenntnisse konnte bislang als praktisches Erfahrungswissen betrachtet werden, welches ein Anwärter während seiner einschlägigen Berufserfahrung erwerben musste. Dies gilt auch für die berufsspezifischen Fertigkeiten wie den Umgang mit nautischen Geräten sowie Instrumenten oder Antriebs- und Rudersystemen.

1. Wie viele Seelotsen werden nach Auffassung der Bundesregierung unter der Berücksichtigung der Altersstruktur, krankheits- und unfallbedingten Ausfälle sowie der Entwicklung des Verkehrs in den nächsten zehn Jahren benötigt?

Künftig sollten voraussichtlich durchschnittlich 40 Seelotsen jährlich bestellt werden.

2. Wie wird sich nach Auffassung der Bundesregierung der Bedarf an Seelotsen durch die weiteren Entwicklungen in Technik und Verkehr verändern?

Der Bedarf an Seelotsen in den Lotsenbrüderschaften wird kontinuierlich von der Generaldirektion Wasserstraßen- und Schifffahrt (GDWS) überprüft. Bislang hat die Schiffsgrößenentwicklung nicht zu einer Verringerung des Bedarfs geführt.

3. Wie wird die erforderliche Zuverlässigkeit der Seelotsen nach der Änderung des Seelotsgesetzes ermittelt?

Zum einen wird die Zuverlässigkeit durch den Nachweis des polizeilichen Führungszeugnisses überprüft, zum anderen werden entsprechende psychologische Testverfahren zu Einstellungen und Verhalten im psychologischen Eignungstest für Seelotsenbewerberinnen und -bewerber durchgeführt.

4. Werden biographische Eignungsfaktoren (Dienststellung und Einsatzzeiten) soweit diese bei LA2- oder LA3-Bewerbern vorhanden sind, in eine Eignungsfeststellung einbezogen?

Bei LA 2 und LA 3 werden die Dienststellung und die Einsatzzeiten sowie die Einsatzgebiete nach festgelegten Kriterien berücksichtigt und bewertet.

5. Wie wird nach der Änderung des Seelotsgesetzes die psychische, physische, fachliche und charakterliche Eignung der Seelotsen ermittelt?

Die gesundheitlichen Anforderungen an Seelotsinnen und Seelotsen ergeben sich aus der Seelotseignungsverordnung.

6. Welche Zielgruppen werden künftig als potenziell geeignet für den Beruf des Seelotsen betrachtet (Schulbildung, Qualifikationen, Verfügbarkeit)?

Die Bewerber müssen ein abgeschlossenes Bachelorstudium der Fachrichtung Nautik mit dem Befähigungszeugnis Nautischer Wachoffizier oder ein Befähigungszeugnis zum Kapitän nachweisen. Für den Ausbildungsstart in der LA 3 muss zusätzlich eine zweijährige Erfahrungsfahrzeit in nautisch verantwortlicher Position nachgewiesen werden.

7. Wie viele potenzielle Bewerber als Seelotse gibt es jeweils in den verschiedenen Zielgruppen (LA1, LA2, LA3)?

Für den Start in der LA 1 sind alle Inhaber eines Bachelorabschlusses der Fachrichtung Nautik und des Befähigungszeugnisses NWO potenziell bewerbungsfähig. Legt man für die künftigen potenziellen LA-2-Bewerber die vom BSH jährlich erteilten Befähigungszeugnisse Kapitän (NK) zugrunde, kann man von etwa 35 bis 40 Bewerbern pro Jahr ausgehen. Für den Start in die LA 3 sind bereits 160 Bewerbungen vorhanden.

8. Wie viele Bewerber als Seelotse müssen eignungsdiagnostisch untersucht werden, um eine ausreichende Anzahl geeigneter Anwärter vorzuhalten?

Das Verfahren ist für 600 Bewerberinnen und Bewerbern ausgelegt.

9. Wie werden potenzielle Anwärter für den Beruf des Seelotsen im Vorfeld angesprochen, informiert und potenziell erfasst?
10. Wie sind das Bildungsmarketing und die Rekrutierung von Bewerbern für die künftige Seelotseausbildung konzeptioniert (Informationen in küstenfernen Gebieten, Berufsmessen, Berufsberatung, Anzeigen und Werbung etc.)?

Die Fragen 9 und 10 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Potenzielle Anwärter werden über Berufsbildungsmessen, Social-Media-Kanäle, die Agentur für Arbeit sowie über das speziell geschaffene Portal „www.lotsen.de“ angesprochen und informiert. Zudem werden Broschüren und Flyer unter anderem in Seefahrtsschulen verteilt. Von Interessierten werden freiwillige Angaben erfasst.

11. Wie stellt sich die Anwärtersituation unter dem Aspekt eines maritimen Fachkräftemangels dar (Wettbewerbssituation zwischen der privaten Wirtschaft und dem öffentlichen Dienst)?

Der Fachkräftemangel war der Auslöser für das Schaffen der neuen Seelotseausbildung.

12. Inwiefern sind Bedürfnisse der künftigen Generationen im Ausbildungskonzept für Seelotsen berücksichtigt worden (z. B. Shell-Studien, planbare Freizeit, Sabbaticals, Mutterschutz, Elternzeit etc.)?

Die genannten sozialen Randbedingungen unterliegen dem Selbstverwaltungsregime der Lotsenbrüderschaften.

13. Können sich künftige Anwärter zum Seelotsen ihre zukünftigen Reviere aussuchen (Attraktivität der Reviere)?

Ja.

14. Muss bei einer Zuweisung auf ein Revier mit einer Verkleinerung der Zielgruppen (LA1, LA2, LA3) gerechnet werden (unterschiedliche soziale Bedingungen und Infrastruktur der unterschiedlichen Reviere)?

Nein.

15. Wie wird sich der künftige Bewerbungs- und Zulassungsprozess für Seelotsenanwärter im Detail praktisch gestalten (Ablaufbeschreibung)?

Nach dem Eingang der Bewerbung bei der GDWS folgt die Prüfung der Voraussetzungen des § 9 des Seelotsgesetzes (SeeLG) und daraufhin der Zulassungsbescheid oder Ablehnungsbescheid.

16. Wo und wie können sich potenzielle Bewerber über Anforderungen und Ablauf des Bewerbungs- und Auswahlverfahrens für Seelotsen informieren (rechtzeitige öffentliche Bekanntmachung)?

Die relevanten Informationen sind auf der Homepage der GDWS zu finden. Zudem können sich potenzielle Bewerberinnen und Bewerber per E-Mail oder telefonisch bei der GDWS informieren.

17. Inwiefern sind die zuständigen Stellen potenziellen Anwärtern bekanntgemacht (zielgruppenorientierte Bekanntmachung, z. B. durch Berufsberatung)?

Ausschreibungen mit den entsprechenden Informationen werden über das Stellenportal der Agentur für Arbeit und durch Anzeigen in den Nachrichten für Seefahrer veröffentlicht. Ergänzend wird auf die Antworten zu den Fragen 9, 10 und 16 verwiesen.

18. Gab oder gibt es Übergangsregelungen für bereits registrierte Bewerber, und inwiefern sind diese über die anstehenden Veränderungen informiert worden (persönlicher Aufwand)?

Ja, eine Information erfolgt über den persönlichen Kontakt der Mitarbeitenden der GDWS.

19. Hat die Bundesregierung bei der Erarbeitung ihres Referentenentwurfs für ein Gesetz zur Reform der Ausbildung von Seelotsinnen und Seeloten ggf. durch die neuen Ausbildungsmodalitäten im Vergleich zu dem herkömmlichen Ausbildungsprozess entstehende zeitliche und finanzielle Erschwernisse für die Zielgruppen der berufserfahrenen Anwärter (LA2, LA3; Bezug auf Verdienstausfall, zusätzliche Eingangsprüfungen und Verlängerung der Ausbildung) evaluiert, und wenn ja, zu welchem Ergebnis ist sie gelangt?
30. Hat die Bundesregierung bei der Erarbeitung ihres Referentenentwurfs für ein Gesetz zur Reform der Ausbildung von Seelotsinnen und Seeloten evaluiert, ob die Bundeslotsenkammer mit ihrer Organisationsstruktur für die zukünftigen Aufgaben geeignet ist, und wenn ja, zu welchem Ergebnis ist sie gelangt?
31. Hat die Bundesregierung bei der Erarbeitung ihres Referentenentwurfs für ein Gesetz zur Reform der Ausbildung von Seelotsinnen und Seeloten evaluiert, ob durch ein neues SeeLG und ein neues Ausbildungssystem in die Selbstverwaltung der Bundeslotsenkammer und der Lotsenbrüderschaft eingegriffen wird, und wenn ja, zu welchem Ergebnis ist sie gelangt?
32. Hat die Bundesregierung bei der Erarbeitung ihres Referentenentwurfs für ein Gesetz zur Reform der Ausbildung von Seelotsinnen und Seeloten evaluiert, ob die Bestandslotsen durch das neue Ausbildungssystem ein zusätzliches finanzielles Risiko tragen, und wenn ja, zu welchem Ergebnis ist sie gelangt?
37. Hat die Bundesregierung bei der Erarbeitung ihres Referentenentwurfs für ein Gesetz zur Reform der Ausbildung von Seelotsinnen und Seeloten evaluiert, ob es durch das neue Ausbildungssystem zu einer finanziellen und/oder personellen Mehrbelastung der Lotsenbrüderschaften sowie der einzelnen Bestandslotsen kommt, und wenn ja, zu welchem Ergebnis ist sie gekommen?

Die Fragen 19, 30 bis 32 und 37 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Dem Entwurf des Zweiten Gesetzes zur Änderung des Seelotsgesetzes lagen umfangreiche Untersuchungen und Beratungen in einer Arbeitsgruppe aus Vertretern der damaligen Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord, der Bundeslotsenkammer und der Lotsenbrüderschaften zugrunde. Diese Arbeitsgruppe entwickelte das Konzept, das durch das Zweite Gesetz zur Änderung des Seelotsgesetzes umgesetzt wurde. Die Arbeitsgruppe hat die denkbaren Szenarien untersucht, die Folgen der Szenarien bewertet und alle Fragen des künftigen Auswahlverfahrens, der Finanzierung und der geltenden Regularien geprüft.

20. Wie werden eine Verlängerung der Ausbildung sowie eine zusätzliche Eingangsprüfung für LA3 begründet (höherer persönlicher Aufwand könnte zu geringeren Bewerberzahlen führen, vgl. <https://dserver.bundestag.de/btd/19/288/1928841.pdf>, S. 6 zur Äußerung der Fraktion der AfD)?
33. Wie kann nach Auffassung der Bundesregierung die einschlägige Berufserfahrung in gleichem Umfang in einer deutlich kürzeren Ausbildung vermittelt werden (Vergleich von Umfang und Didaktik)?

Die Fragen 20 und 33 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Mit dem Zweiten Gesetz zur Änderung des Seelotsengesetzes werden die Ausbildungsabschnitte qualitativ aufgewertet. Um sicherzustellen, dass Bewerberinnen und Bewerber aller Gruppen zu Beginn des dritten Ausbildungsabschnitts (LA 3) den gleichen Kenntnisstand haben, ist von allen Bewerberinnen und Bewerbern eine Prüfung am Ende des zweiten Ausbildungsabschnitts abzulegen.

21. Wird die Anwärterzahl der Zielgruppe LA3 nach Auffassung der Bundesregierung durch die Änderung des Ausbildungsprozesses reduziert werden, was der eigentlichen Zielstellung der Sicherung der Personalbeschaffung nach Auffassung der Fragesteller zuwiderliefe?

Nein.

22. Wie und mit welchem Vorlauf müssen die Lotsenbrüderschaften (LB) ihren Personalbedarf anmelden?
23. Kann ein Bedarf an Seelotsen, so wie bisher, spontan und jederzeit angemeldet werden?

Die Fragen 22 und 23 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Eine Anmeldung von Bedarf ist jederzeit möglich, kann jedoch nur in Abhängigkeit von den Startdaten der Ausbildungen gestillt werden, da diese aufeinander aufbauen (LA 1 und LA 3 beginnen regelmäßig am 1. September, LA 2 am 1. März eines jeden Jahres).

24. Bleiben die Lotsenbrüderschaften in der Lage, ihren Bestand eigenverantwortlich, verkehrsmäßig und flexibel zu regeln?

Ja.

25. Müssen die Lotsenbrüderschaften nach Auffassung der Bundesregierung durch den neuen verlängerten Zulassungs- und Ausbildungsprozess mit starken Schwankungen im Bestand rechnen (Gefahr Über- und Unterbestand)?

Nein.

26. Hat die Bundesregierung bei der Erarbeitung ihres Referentenentwurfs für ein Gesetz zur Reform der Ausbildung von Seelotsinnen und Seelotsen evaluiert, ob eine ggf. mit dem neuen Zulassungs- und Ausbildungssystem einhergehende Gefahr des Unterbestandes an Seelotsen zu einer Mehrarbeit und erhöhten Belastung der Bestandslotsen führen könnte, und wenn ja, zu welchem Ergebnis ist sie gelangt?

27. Hat die Bundesregierung bei der Erarbeitung ihres Referentenentwurfs für ein Gesetz zur Reform der Ausbildung von Seelotsinnen und Seelotsen evaluiert, ob eine ggf. mit dem neuen Zulassungs- und Ausbildungssystem einhergehende Gefahr des Überbestandes an Seelotsen zur Verringerung des Einkommens und somit zu finanziellen Risiken für Bestandslotsen führen könnte, und wenn ja, zu welchem Ergebnis ist sie gelangt?

Die Fragen 26 und 27 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antworten zu den Fragen 19, 25, 30 bis 32 und 37 verwiesen.

28. Wie werden die Bundeslotsenkammer (BLK) bzw. die Bruderschaften in den Zulassungsprozess mit eingebunden, geht eine Einbindung der Bundeslotsenkammer und Lotsenbruderschaften über eine beratende Funktion hinaus, und wenn ja, inwiefern?

Das Verfahren entspricht der bisherigen Praxis. Nach § 8 Absatz 2 SeeLG lassen die Aufsichtsbehörden mindestens jährlich im Benehmen mit den Lotsenbruderschaften unter Berücksichtigung des Verkehrsaufkommens und der Personalstruktur die erforderliche Anzahl von Seelotsenanwärterinnen und Seelotsenanwärttern zu. Die Lotsenbruderschaften nehmen die praktische Prüfung für die Bewerber zur LA 3 ab.

29. Inwiefern steht eine Einbindung der Bundeslotsenkammer im Einklang mit ihren gesetzlichen Aufgaben (SeeLG) und ihren Satzungen (Haushalt und Verwaltung von Bundesgeldern)?

Die Mitwirkung der Bundeslotsenkammer in Angelegenheiten der Aus- und Fortbildung der Seelotsinnen und Seelotsen steht im Einklang mit ihrer gesetzlichen Funktion.

34. Besteht nach Auffassung der Bundesregierung durch den Wegfall der einschlägigen Berufserfahrung die spätere Gefahr einer geringeren Beratungsqualität?

Nein.

35. Wie hoch wird die Rate der Ausbildungsabbrecher geschätzt?

Die Rate der Ausbildungsabbrüche wird auf weniger als einen Fall pro Jahr geschätzt.

36. Welche Mehrkosten könnten dadurch entstehen (vgl. Frage 35, Alimentation und Ausbildungskosten)?

Es entstehen keine Mehrkosten.

38. Wie sollen nach Auffassung der Bundesregierung die relevanten nautischen Fertigkeiten auf einem Fahrzeug erworben werden, ohne ein Teil der Besatzung zu sein (Einverständnis des Kapitäns, Haftungsproblematik als Berater)?

Die Vermittlung nautischer Kenntnisse, Fähigkeiten und Fertigkeiten hat einen hohen Stellenwert in der Ausbildung zum Seelotsen. Einzelheiten über die praktische Ausbildung werden in der Seelotsenaus- und Fortbildungsverordnung geregelt, die derzeit überarbeitet wird.

39. Wie und nach welchen Kriterien wird vorhandene einschlägige Berufserfahrung (LA2, LA3) als Ausbildungsanteil gewertet (objektive Vergleichsmöglichkeiten)?
40. Welche Verkürzungsmöglichkeiten ergeben sich für Anwärter mit einschlägiger Berufserfahrung (Kriterien, Bewertungsschema)?

Die Fragen 39 und 40 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Voraussetzungen für die Zulassung zu den verschiedenen Ausbildungsabschnitten werden in der Seelotsenaus- und Fortbildungsverordnung geregelt, die derzeit überarbeitet wird.

Einschlägige Berufserfahrung wird Berücksichtigung finden.

41. Welche Ausbildungsanteile sind in dem Zeitraum, in welchem Anwärter der LA1 mit der Erstellung ihrer Masterarbeit beschäftigt sind (ca. drei Monate), für Anwärter mit Berufserfahrung (LA2, LA3) vorgesehen?

Die LA-1-Anwärter sollen die Masterarbeit parallel zur praktischen und theoretischen Ausbildung anfertigen, sodass kein zeitlicher Leerlauf für die Anwärter, die in der LA 2 oder LA 3 gestartet sind, anfällt.

42. Sind die Anteile zwischen praktischer und theoretischer Ausbildung für alle Zielgruppen (LA1, LA2, LA3) im letzten Ausbildungsabschnitt (zwölf Monate) gleich?

Die Anteile von praktischer und theoretischer Ausbildung im Ausbildungsabschnitt LA 3 sind für alle Anwärter gleich, unabhängig davon, in welchem Abschnitt diese gestartet sind.