

Beschlussempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur (15. Ausschuss)

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung

– Drucksache 19/27528 –

Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Seelotsgesetzes

A. Problem

Das Seelotswesen ist ein wichtiges Element der Sicherheit des Schiffsverkehrs an der deutschen Küste. Die Beratung durch revierkundige Seelotsinnen und Seelotsen trägt wesentlich zur Gewährleistung der Sicherheit des Schiffsverkehrs bei. Aufgrund der wirtschaftlichen Entwicklung ist jedoch zunehmend ein struktureller Bewerbermangel für den Beruf der Seelotsen zu verzeichnen. Unter den derzeitigen Voraussetzungen können die in den nächsten Jahren durch Ruhestand vakant werdenden Stellen nicht mehr nachbesetzt werden. Vor diesem Hintergrund sollen die Zugangsvoraussetzungen für die Ausbildung modifiziert werden, um neue qualifizierte Bewerberfelder zu erschließen.

B. Lösung

Gesetzliche Änderungen mit dem Ziel einer Modifikation der Zulassungsvoraussetzungen für die Ausbildung zur Seelotsinnen und zum Seelotsen.

Annahme des Gesetzentwurfs in geänderter Fassung mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktionen AfD und DIE LINKE.

C. Alternativen

Keine.

D. Kosten

Wurden nicht erörtert.

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

den Gesetzentwurf auf Drucksache 19/27528 mit folgenden Maßgaben, im Übrigen unverändert anzunehmen:

1. Artikel 1 wird wie folgt geändert:

- a) Nummer 7 Buchstabe a Doppelbuchstabe dd wird wie folgt gefasst:
„dd) Nach dem neuen Satz 3 wird folgender Satz eingefügt:
„Eignung und Zuverlässigkeit müssen während der gesamten Dauer der Zulassung vorliegen.“ ‘
- b) In Nummer 8 werden die Wörter „durch die Aufsichtsbehörde“ gestrichen.
- c) In Nummer 9 wird dem § 11 Absatz 1 folgender Satz vorangestellt:
„Eignung und Zuverlässigkeit nach § 9 Absatz 1 Satz 1 müssen während der gesamten Dauer der Bestallung vorliegen.“
- d) In Nummer 11 werden in § 13 Absatz 1 Satz 1 die Wörter „und körperliche“ gestrichen.
- e) In Nummer 14 wird § 16 Absatz 1 Satz 1 wie folgt geändert:
 - aa) Die Wörter „Absatz 4 Nummer 1“ werden durch die Wörter „Absatz 4 Nummer 1 oder 2“ ersetzt.
 - bb) Nach den Wörtern „ausstellenden Behörde“ wird das Wort „vorübergehend“ eingefügt.
 - cc) Nach dem Wort „Aufsichtsbehörde“ wird das Wort „vorübergehend“ eingefügt.
- f) Nummer 18 wird wie folgt gefasst:
„18. In der Zwischenüberschrift nach § 20 wird das Wort „Seelotsen“ durch die Wörter „Seelotsinnen und Seelotsen“ ersetzt.“
- g) Nummer 19 Buchstabe b Doppelbuchstabe bb wird wie folgt gefasst:
„bb) In Satz 2 wird das Wort „er“ durch die Wörter „sie oder er“ ersetzt.“
- h) Nummer 21 wird wie folgt geändert:
 - aa) Die Buchstaben a und b werden wie folgt gefasst:
 - a) In Absatz 1 Satz 1 werden die Wörter „Der Seelotse hat den Kapitän“ durch die Wörter „Die Seelotsin und der Seelotse haben die Kapitänin oder den Kapitän“ ersetzt.
 - b) Absatz 2 wird wie folgt gefasst:
„(2) Für die Führung des Schiffes bleibt die Kapitänin oder der Kapitän auch dann verantwortlich, wenn sie oder er selbständige Anordnungen der Seelotsin oder des Seelotsen hinsichtlich der Führung des Schiffes zulässt.“ ‘

- bb) Die Buchstaben d und e werden wie folgt gefasst:
- „d) Absatz 4 wird wie folgt gefasst:
- „(4) Die Seelotsin und der Seelotse dürfen die Lotstätigkeit nicht ausüben, wenn sie infolge gesundheitlicher Mängel oder des Genusses alkoholischer Getränke oder anderer berauschender Mittel in der sicheren Ausübung der Beratung behindert sind.“
- e) Absatz 5 wird wie folgt gefasst:
- „(5) Die Seelotsin und der Seelotse dürfen während der Beratung alkoholische Getränke oder andere berauschende Mittel nicht zu sich nehmen und nicht unter der Wirkung solcher Getränke oder Mittel stehen.“ ‘
- i) Nummer 24 wird wie folgt gefasst:
- „24. § 26 wird wie folgt geändert:
- a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:
- aa) Satz 1 wird wie folgt gefasst:
- „Die Seelotsin oder der Seelotse hat der von der Aufsichtsbehörde bestimmten Stelle und der Lotsenbrüderschaft unverzüglich auf schnellstem Übermittlungsweg jede Beobachtung mitzuteilen, die betrifft:
1. die Sicherheit der Schifffahrt, insbesondere Veränderungen oder Störungen an Schifffahrtszeichen,
 2. eine Verschmutzung des Gewässers oder
 3. einen Verstoß gegen Artikel 3 der Verordnung (EG) Nr. 725/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 31. März 2004 zur Erhöhung der Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen (ABl. L 129 vom 29.4.2004, S. 6), die zuletzt durch die Verordnung (EG) Nr. 219/2009 (ABl. L 87 vom 31.3.2009, S. 109) geändert worden ist.“
- bb) In Satz 2 wird das Wort „ihm“ durch die Wörter „ihr oder ihm“ und das Wort „er“ durch die Wörter „sie oder er“ ersetzt.
- b) In Absatz 2 werden die Wörter „Ein nach diesem Gesetz tätiger Seelotse“ durch die Wörter „Eine nach diesem Gesetz tätige Seelotsin oder ein nach diesem Gesetz tätiger Seelotse“, das Wort „er“ durch die Wörter „sie oder er“ und wird das Wort „seiner“ durch die Wörter „ihrer oder seiner“ ersetzt. ‘
- j) Nummer 26 Buchstabe a wird wie folgt geändert:
- aa) Die Doppelbuchstaben aa und bb werden durch die folgenden Doppelbuchstaben aa bis cc ersetzt:
- „aa) In Nummer 2 werden die Wörter „der Seelotsen“ durch die Wörter „der Seelotsinnen und Seelotsen“ ersetzt.

- bb) Nach Nummer 4 wird folgende Nummer 4a eingefügt:
 - „4a. eine Ordnung zur Ahndung von Verstößen der Mitglieder gegen Regelungen der inneren Ordnung in den Bruderschaften zu beschließen; als Sanktion können die Verwarnung, der Verweis und die Geldbuße in Höhe von bis zu eintausend Euro vorgesehen werden;“.
 - cc) In den Nummern 6 und 8 werden jeweils die Wörter „der Seelotsen“ durch die Wörter „der Seelotsinnen und Seelotsen“ ersetzt.
 - bb) Der bisherige Doppelbuchstabe cc wird Doppelbuchstabe dd.
 - k) Nummer 31 wird wie folgt gefasst:
 - „31. § 43 wird wie folgt geändert:
 - a) In den Nummern 3 und 5 werden jeweils die Wörter „der Seelotse“ durch die Wörter „die Seelotsin und der Seelotse“ ersetzt.
 - b) In Nummer 6 wird das Wort „Seelotsen“ durch die Wörter „Seelotsinnen und Seelotsen“ ersetzt.“
 - l) Nummer 34 wird aufgehoben.
 - m) Nummer 35 wird Nummer 34 und dem Buchstaben a wird folgender Doppelbuchstabe dd angefügt:
 - „dd) Nummer 2b wird wie folgt gefasst:
 - „2b. entgegen § 23 Absatz 5 ein dort genanntes Getränk oder Mittel zu sich nimmt oder unter der Wirkung eines solchen Getränks oder Mittels steht;“.
 - n) Nummer 36 wird Nummer 35.
2. Artikel 3 Absatz 2 wird wie folgt gefasst:
- „(2) Artikel 1 Nummer 2 Buchstabe b Doppelbuchstabe bb, Nummer 7 Buchstabe b bis d, Nummer 8, 17 Buchstabe b, Nummer 26 Buchstabe a Doppelbuchstabe dd und Buchstabe b, Nummer 28 und Artikel 2 treten am 1. Dezember 2022 in Kraft.“

Berlin, den 21. April 2021

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur

Daniela Kluckert
Stellvertretende Vorsitzende

Claudia Müller
Berichterstatlerin

Bericht der Abgeordneten Claudia Müller

A. Allgemeiner Teil

I. Überweisung

Der Deutsche Bundestag hat den Gesetzentwurf auf **Drucksache 19/27528** in seiner 218. Sitzung am 25. März 2021 beraten und an den Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur zur federführenden Beratung und an den Haushaltsausschuss zur Mitberatung überwiesen. Der Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung hat sich gutachtlich beteiligt.

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

Der Gesetzentwurf beinhaltet im Wesentlichen gesetzliche Änderungen mit dem Ziel einer Modifikation der Zulassungsvoraussetzungen für die Ausbildung zur Seelotsin und zum Seelotsen.

In dem Gesetzentwurf wird ausgeführt, das Seelotswesen sei ein wichtiges Element der Sicherheit des Schiffsverkehrs an der deutschen Küste. Die Beratung durch revierkundige Seelotsinnen und Seelotsen trage wesentlich zur Gewährleistung der Sicherheit des Schiffsverkehrs bei. Aufgrund der wirtschaftlichen Entwicklung sei jedoch zunehmend ein struktureller Bewerbermangel für den Beruf der Seelotsen zu verzeichnen. Unter den derzeitigen Voraussetzungen könnten die in den nächsten Jahren durch Ruhestand vakant werdenden Stellen nicht mehr nachbesetzt werden. Vor diesem Hintergrund sollen die Zugangsvoraussetzungen für die Ausbildung modifiziert werden, um neue qualifizierte Bewerberfelder zu erschließen. Die Neukonzeption der Ausbildung betreffe insbesondere die Kompensation der klassischen Seefahrtzeit durch eine bedarfsgerechte Praxisausbildung. Es solle eine maximal zweijährige, modulare Ausbildung geschaffen werden, die einem breiteren Bewerberkreis die Möglichkeit zum Erwerb der notwendigen Kenntnisse und Fähigkeiten eröffne. Dieser neue Ausbildungsweg werde durch eine Änderung der Verordnung über die Aus- und Fortbildung der Seelotsen geregelt. Die Beibehaltung des bisherigen Zustandes würde dazu führen, dass das Seelotswesen in seiner derzeitigen Form nicht mehr gewährleistet werden könnte.

III. Stellungnahmen des mitberatenden Ausschusses

Der **Haushaltsausschuss** hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 19/27528 in seiner 94. Sitzung am 14. April 2021 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, AfD, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion DIE LINKE. dessen Annahme.

Der **Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung** hat sich seiner 70. Sitzung am 24. Februar 2021 mit dem Gesetzentwurf auf Drucksache 19/27528 befasst. Er hat mitgeteilt, eine Prüfbitte sei nicht erforderlich (Ausschussdrucksache 19(26)102-11).

IV. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 19/27528 in seiner 110. Sitzung am 21. April 2021 beraten. Die Fraktionen der CDU/CSU und SPD haben dazu einen Änderungsantrag (Ausschussdrucksache 19(15)485) eingebracht, dessen Inhalt sich aus der Beschlussempfehlung sowie aus dem Besonderen Teil dieses Berichts ergibt. Die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN hatte im Vorfeld zu dem Gesetzentwurf das Verlangen gestellt, eine öffentliche Anhörung durchzuführen. Diesem Verlangen hat sich die

Fraktion DIE LINKE. angeschlossen, nicht aber die übrigen Fraktionen. Gemäß § 70 Absatz 1 der Geschäftsordnung ist der federführende Ausschuss auf Verlangen eines Viertels seiner Mitglieder zur Durchführung einer öffentlichen Anhörung verpflichtet. Da die beiden das Verlangen stellenden Fraktionen dieses Quorum nicht erreichen, war der Ausschuss nicht verpflichtet, zu dem Gesetzentwurf eine öffentliche Anhörung durchzuführen.

Die **Fraktion der CDU/CSU** führte aus, man habe bereits in vergangenen Ausschussberatungen fraktionsübergreifend festgestellt, dass es dringenden Handlungsbedarf gebe, wenn man auch in Zukunft eine ausreichende Zahl an Seelotsen haben und damit auch die Sicherheit des Verkehrs gewährleisten wolle. In Gesprächen auch mit Verbänden habe man immer wieder gehört, dass die aktuelle Ausbildungslage zu wenig Bewerber anziehe. So wollten viele Menschen nicht längere Zeit auf einem Schiff verbringen, sondern heimatnah eingesetzt sein. Insofern müsse man die Ausbildung an die Realität und veränderte gesellschaftliche Entwicklungen anpassen, um neue Interessenten zu gewinnen. Ein wichtiger Punkt betreffe die Finanzierung der Ausbildung. Man wolle erreichen, dass die Berufsanfänger nicht befürchten müssten, dass sie sich einen angemessenen Lebensstandard nicht leisten könnten.

Die **Fraktion der SPD** merkte an, die gegebene Situation sei nicht nur auf den demographischen Wandel zurückzuführen. Es gebe auch immer weniger deutsche Schiffe mit immer weniger deutschem Personal; die Ausflagung habe weiter zugenommen. Man wünsche sich, dass es in Zukunft wieder mehr deutsche Seeleute gebe. Das Thema werde sicher auch Gegenstand auf der maritimen Konferenz sein. Sie danke den Lotsenbrüderschaften und der Bundeslotsenkammer, die an diesem Ausbildungskonzept maßgeblich mitgewirkt hätten. Man benötige Lotsinnen und Lotsen auf den Revieren, um die Sicherheit auf den Wasserstraßen zu gewährleisten. Es gebe immer größere und immer komplexere Schiffe und Schiffsunfälle. Sie halte die gefundenen Lösungen für so attraktiv, dass man neue Bewerber gewinnen könnte. Es sei sehr anzustreben, auch die Anzahl der Frauen bei den Lotsen zu erhöhen.

Die **Fraktion der AfD** erklärte, der Gesetzentwurf habe gute Ansätze, aber auch große Defizite. Sie äußerte sich teilweise kritisch zu den Ausbildungsvarianten. Es sei nicht nachvollziehbar, warum in der Ausbildungsvariante LA 3 die Ausbildungszeit eines nautischen ersten Offiziers oder Kapitäns von acht Monaten auf zwölf Monate verlängert werden solle. Eine solche Entscheidung solle besser dem Fahrlotsen überlassen bleiben, der die Ausbildung durchführe. Viele Ausbildungsteilnehmer könnten auch nach einem kürzeren Zeitraum bereits die Aufgabe wahrnehmen. Mit der Ausbildungsvariante LA 2 könne sie sich einverstanden erklären. Die Variante A1 lehne sie völlig ab. Die nachträgliche Rückerstattung der Ausbildungskosten lehne sie auch ab. Es handele sich um Bundeswasserstraßen und der Bund sei dafür zuständig, dass die Schiffe sicher durch die Gewässer gelotet würden. Daher müsse er auch die Ausbildungskosten der Lotsen voll übernehmen.

Die **Fraktion der FDP** erklärte, sie unterstütze den Gesetzentwurf ganz eindeutig. Es sei dringend notwendig, dass die Ausbildung insgesamt attraktiver gestaltet werde. In den letzten zehn Jahren seien 297 Lotsen ausgebildet worden. Darunter habe sich nur eine Frau befunden. Insofern sei es erforderlich, die Lotsinnen nicht nur im Gesetzestext zu benennen, sondern die praktische Ausbildung so zu gestalten, dass sie auch für Bewerberinnen attraktiver werde.

Die **Fraktion DIE LINKE.** erklärte, die Bundesregierung habe das Problem und seine Ursachen erkannt. Da immer weniger Schiffe deutscher Eigner unter deutscher Flagge führen, gebe es immer weniger nautische Offiziere, die die Befähigung zum Lotsendienst erwürben. Statt die Ursachen des Problems zu bekämpfen, konzentriere man sich auf die Symptome. Sie bezweifle, dass ein Bachelor-Abschluss, der zukünftig zur Aufnahme der Lotsenausbildung genügen solle, jahrlange Erfahrung auf See ersetzen könne. Bereits in der 16. Wahlperiode sei die Zulassung zur Lotsenausbildung gelockert worden, ohne dass dies Abhilfe gebracht habe. Das Problem des fehlenden Nachwuchses sei nur die „Spitze des Eisbergs“. Aus ihrer Sicht könne man das Problem nur lösen, wenn die letzten Änderungen der Schiffsbesetzungsverordnung wieder zurückgenommen würden und der Druck auf die Reeder erhöht werde, die Gegenleistung für ihre Subventionen zu erbringen, nämlich Schiffe wieder einzuflaggen.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** führte aus, sie begrüße den Gesetzentwurf, dessen Erstellung sehr lange Zeit in Anspruch genommen habe. Die Dramatik der Entwicklung zeige sich nicht nur im Bereich der Lotsen, sondern in vielen maritimen Ausbildungsberufen. Rund 40 % der aktiven Lotsen würden ihre Tätigkeit im Jahr 2030 nicht mehr ausüben. Die dadurch entstehende Lücke gefährde die Sicherheit der Wasserwege. Daher sei es dringend geboten, die Ausbildung neu zu strukturieren, um den Bedarf decken zu können. Aktuell könne nur Lotse werden, wer zuvor nach einem Nautikstudium ein Kapitänspatent erworben und bestimmte Einsatzzeiten als Wachoffizier, Erster Offizier oder Kapitän vorzuweisen habe. Nach den neuen Regelungen könne man

auch direkt nach dem Nautikstudium eine Zusatzausbildung beginnen, inklusive eines berufsintegrierten Masterstudiums. Die Regelungen seien gestaffelt, sodass mehr Fahrerfahrung zu einer kürzeren Zusatzausbildung führe.

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur hat den Änderungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 19(15)485 mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion der AfD bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. angenommen. Der **Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur empfiehlt** mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktionen AfD und DIE LINKE. die Annahme des Gesetzentwurfs auf Drucksache 19/27528 in der Fassung des Änderungsantrags der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 19(15)485.

B. Besonderer Teil

Begründung zu den Änderungen

Zu Nummer 1 (Artikel 1 Änderung des Seelotengesetzes)

Zu Buchstabe a (§ 9 Absatz 1 Satz 4 – neu – SeeLG)

Die Anordnung der Zulassungsvoraussetzungen wird an die Reihenfolge in § 9 Absatz 1 Satz 4 angepasst.

Zu Buchstabe b (§ 10 – neu – SeeLG)

Die Prüfungen zum Abschluss eines Ausbildungsabschnittes werden nicht alle vor der Aufsichtsbehörde abgelegt. Die Prüfung zum Abschluss des dritten Abschnittes wird vor der Aufsichtsbehörde abgelegt. Die Prüfungen zum Abschluss der ersten beiden Abschnitte werden aber von der Bundeslotsenkammer abgenommen.

Zu Buchstabe c (§ 11 Absatz 1 – neu – SeeLG)

Klarstellung, dass die Zuverlässigkeit und Eignung analog zum neuen Satz 4 in § 9 Absatz 1 auch während der gesamten Dauer der Bestallung vorliegen müssen.

Zu Buchstabe d (§ 13 Absatz 1 – neu – SeeLG)

Der mit § 9 Absatz 1 neu eingeführte Begriff der gesundheitlichen Eignung, der den bisherigen Terminus der „geistigen oder körperlichen Eignung“ ersetzt, gilt auch für § 13.

Zu Buchstabe e (§ 16 Absatz 1 – neu – SeeLG)

Der Verweis muss auch die Fälle des § 9 Absatz 4 Nummer 2 erfassen, da das Seeamt auch in den Fällen eines als gleichwertig anerkannten EU/EWR-Befähigungszeugnisses die Ausübung der Befugnisse untersagen kann. Die Aufsichtsbehörde untersagt die Berufsausübung vorübergehend, bis die Frist der Untersagung abgelaufen ist, ihr Grund nicht mehr besteht oder sie nach entsprechender Prüfung die Berufsausübung dauerhaft untersagt.

Zu den Buchstaben f und g (Überschrift zu Nummer 3 des zweiten Abschnitts, § 21 – neu – SeeLG)

Redaktionelle Korrekturen der Änderungsbefehle.

Zu Buchstabe h (§ 23 – neu – SeeLG)

Weitere Anpassung an die Anforderung der Gleichstellung von Mann und Frau in der Rechtssprache in der Vorschrift erforderlich. In § 23 Absatz 5 werden andere berauschende Mittel analog zu § 23 Absatz 4 den alkoholischen Getränken gleichgestellt.

Zu Buchstabe i (§ 26 – neu – SeeLG)

Redaktionelle Ergänzung des Änderungsbefehls.

Zu Buchstabe j (§ 28 – neu – SeeLG)

Anpassung an die Anforderung der Gleichstellung von Mann und Frau in der Rechtssprache in § 28 Absatz 1 Nummer 6 wird ergänzt.

Zu Buchstabe k (§ 43 – neu – SeeLG)

Weitere Anpassung an die Anforderung der Gleichstellung von Mann und Frau in der Rechtssprache in der Vorschrift erforderlich.

Zu Buchstabe l (§ 46 – neu – SeeLG)

§ 46 SeeLG wird durch Artikel 4 Absatz 135 des Gesetzes vom 18. Juli 2016 (BGBl. I S. 1666) zum 1. Oktober 2021 aufgehoben. Die vorgesehene Änderung kann daher nicht zum 1. Dezember 2022 in Kraft treten.

Zu Buchstabe m (§ 47 – neu – SeeLG)

Folgeänderungen zur Änderung in § 23 Absatz 5 (Buchstabe h) und Anpassung wegen der Streichung der Nummer 34 (Buchstabe l).

Zu Buchstabe n

Anpassung wegen der Streichung der Nummer 34 (Buchstabe l).

Zu Nummer 2 (Artikel 3 – Inkrafttreten)

Redaktionelle Korrektur.

Berlin, den 21. April 2021

Claudia Müller

Berichterstatterin