

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Andreas Mrosek, Frank Pasemann, Martin Reichardt, Matthias Büttner und der Fraktion der AfD  
– Drucksache 19/1113 –**

### **Lotsen-Nachwuchs auf deutschen Wasser-Revieren**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Schifffahrtslotsen sind weltweit eine sehr wichtige Berufsgruppe. Ihre Aufgabe ist es, den Kapitänen beratend in lotsenpflichtigen Revieren zur Seite zu stehen. So auch auf lotspflichtigen deutschen Wasser-Revieren (mit Ausnahme von Freifahrern). Voraussetzung für die Aufnahme der Lotsausbildung ist neben gesundheitlichen Anforderungen ein gültiges STCW-Patent (Befähigungszeugnis; Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, [https://de.wikipedia.org/wiki/Internationales\\_%C3%9Cbereinkommen\\_%C3%BCber\\_Normen\\_f%C3%BCr\\_die\\_Ausbildung,\\_die\\_Erteilung\\_von\\_Bef%C3%A4higungszeugnissen\\_und\\_den\\_Wachdienst\\_von\\_Seeleuten](https://de.wikipedia.org/wiki/Internationales_%C3%9Cbereinkommen_%C3%BCber_Normen_f%C3%BCr_die_Ausbildung,_die_Erteilung_von_Bef%C3%A4higungszeugnissen_und_den_Wachdienst_von_Seeleuten)) ohne Einschränkungen und mit entsprechender Fahrzeit in verantwortlicher Position. Um den Beruf eines Lotsen in Deutschland ausüben zu können, bedarf es einer Lotsausbildung mit Prüfungen in den entsprechenden Revieren und guter deutscher als auch englischer Sprachkenntnisse.

Die Lotsenbrüderschaften stehen vor einem Generationswechsel. In den kommenden Jahren gehen in erheblichem Umfang Lotsen altersbedingt in Rente. Das Gleiche gilt auch für die Kanalsteuerer, Wasser- und Schiffahrtsämter (Schleusenmeister, Verkehrszentralen, Verkehrslenkung Nord-Ostsee-Kanal, Schiffsführer).

Der Nachwuchs in den Lotsenbrüderschaften rekrutiert nach eigenen Erfahrungen der Fragesteller in der Regel aus deutschen Seeleuten (Kapitäne, Nautische Offiziere). Allerdings werden von deutschen Reedern und Charterern immer weniger deutsche Seeleute beschäftigt. Auf vielen Schiffen sind schon gar keine Deutschen mehr beschäftigt. Die Mannschaftsdienstgrade an Deck und in der Maschine sind meistens mit Seeleuten aus den Philippinen besetzt und Kapitäne/Offiziere kommen oftmals aus Ostblockländern (Russland, Polen). Dadurch entsteht ein Nachwuchsproblem an deutschen Seefahrtsschulen bei Immatrikulationen von ausgebildeten Matrosen, also Studenten mit Berufserfahrungen innerhalb der Seemannschaft. Die Seefahrtsschulen bilden meist nur noch nautisches Personal aus, welches dann direkt nach Abschluss des Abiturs immatrikuliert wird.

Ein weiteres Lotsennachwuchsproblem entwickelt sich nach Erfahrungen der Fragesteller dadurch, dass nach Abschluss des Studiums mit STCW95W-Patent junge Nautiker oftmals keine Anstellung auf Seeschiffen finden. Resultierend daraus fahren diese ausgebildeten Nautiker ihre Patente nicht aus, die aber die Grundlage für die Ausbildung zum Lotsen dienen. Mit dem Ausfahren des nautischen Patentes sammelt der Nautiker alle notwendigen Erfahrungen zur Schiffsführung, um später Erster Offizier und/oder Kapitän werden zu können. Dazu benötigt er aber eine Anstellung auf einem Seeschiff. Bekommt der Nautische Absolvent einer Seefahrtsschule aber keine Anstellung auf einem Seeschiff, sucht er sich zwangsläufig einen Job an Land. Die Lotsenbruderschaften in Deutschland suchen aber dringend Nachwuchs in ihren Reihen und dieser rekrutiert sich nun einmal aus dem Nautischen Personal mit ausgefahrenen Patenten.

1. Wie viele Studenten studieren nach Kenntnis der Bundesregierung zurzeit an den deutschen Seefahrtsschulen Nautik/Navigation?

Nach Auskunft der Ständigen Arbeitsgemeinschaft der Küstenländer für das Seefahrtbildungswesen gibt es derzeit 779 Schüler und Studierende in der Fachrichtung Nautik/Schiffsführung (Stichtag: 1. Dezember 2017).

2. Wie viele Studenten an den deutschen Seefahrtsschulen sind nach Kenntnis der Bundesregierung vor ihrem Studium zur See gefahren und haben somit bereits eine seemännische Grundausbildung erhalten?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

3. Wie viele Absolventen von Seefahrtsschulen haben nach Kenntnis der Bundesregierung nach Abschluss ihres Studiums eine Anstellung auf einem Seeschiff erhalten?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

4. Welche Anreize hat die Bundesregierung für deutsche Reeder und Charterer geschaffen, junge Absolventen von den Seefahrtsschulen einzustellen und ihnen somit die Möglichkeiten zum Ausfahren ihrer Patente zu geben?
5. Plant die Bundesregierung Maßnahmen, die Einstellung von Absolventen der deutschen Seefahrtsschulen zu fördern sowie weitere Maßnahmen?

Die Fragen 4 und 5 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Maritime Agenda 2025 (Bundestagsdrucksache 18/10911) verwiesen.

6. Wie viele erfahrene Lotsen erreichen in Deutschland nach Kenntnis der Bundesregierung in den nächsten fünf und zehn Jahren das 65. Lebensjahr (bitte nach einzelnen Bruderschaften aufschlüsseln)?

Lotsenbruderschaft	in 5 Jahren	in 10 Jahren
ELBE	28	86
NOK I, Brunsbüttel	25	57
NOK II, Kiel/Lübeck/Flensburg	29	69
WESER I	6	13
WESER II/Jade	17	47
EMDEN	2	9
WISMAR/ROSTOCK/STRALSUND	3	11
<b>GESAMT</b>	<b>110</b>	<b>292</b>

