

Das deutsche Seelotswesen

Schutz und Sicherheit

Hans Jürgen Witthöft

Das deutsche Lotswesen trägt zum Schutz und zur Sicherheit der deutschen Wasserstraßen bei. Seine Einrichtung und Unterhaltung gehören zu den Aufgaben des Bundes. Die Seelotsen nehmen somit im Interesse der Sicherheit des Schiffverkehrs und des Schutzes der Meeresumwelt eine öffentliche Aufgabe wahr – so die offizielle Definition. Sie selbst sehen sich, nüchtern formuliert, als unabhängige, nur der Leichtigkeit und Sicherheit des Seeverkehrs unterliegende Berater des

sen erteilt wird, hat sich der Antragsteller/ die Antragstellerin als Seelotsenanwärter/-in der für das Seelotsrevier vorgeschriebenen Ausbildung und nach deren Abschluss einer Prüfung durch die Aufsichtsbehörde zu unterziehen. Die Ausbildung obliegt der Bruderschaft des Seelotsreviers, für das der/die Anwärter/-in ausgewählt wurde. Die Ausbildung soll den Anwärterinnen/Anwärtern die für den Lotsdienst erforderlichen theoretischen und praktischen Kenntnisse vermitteln.

Lotsen gibt es bereits seit Jahrhunderten. Das gibt Veranlassung zu einem kurzgefassten Rückblick, beispielhaft mit Hamburg im Mittelpunkt. Am Anfang des deutschen Seelotswesens standen orts- und revierkundige Seeleute. Sie übernahmen auf der Elbe (wie auch anderswo) erste Lotsdienste, wobei sich vor allem Helgoländer Fischer hervortaten. Wegen zahlreicher Havarien und Schiffverluste aufgrund mangelhafter Organisation sah sich die Hamburger Admiralität Mitte des 17. Jahrhunderts zu einer Neuordnung des Seelotswesens veranlasst. So kam es zur ersten deutschen „Pilotalge-Ordnung“ von 1656. Sie

regelte vor allem die Verfügbarkeit und berufliche Qualifikation der Lotsen. Detaillierte Lotsordnungen folgten im Laufe der Zeit. Mit der Einführung der Hamburger „Admiralitätslotsen“ sowie der „Volllotsen“ und „Patentlotsen“ wurden andere Seeleute vom Lotsdienst ausgeschlossen. Dennoch kam es zu einem erheblichen Wildwuchs auf diesem Gebiet, bis zunächst 1874 eine neue, mehr Sicherheit versprechende Lotsenorganisation ins Leben gerufen wurde. Sie funktionierte allerdings ebenfalls nicht so wie gewünscht oder erhofft.

Die also trotz aller Bemühungen immer noch weiter bestehenden zahlreichen

Misstände im Seelotswesen wurden erst mit dem Deutschen Seelotsgesetz von 1954 beseitigt, das überarbeitet und neu gefasst in das Deutsche Seelotsgesetz vom 13. September 1984 mündete. Es ist die Grundlage für die anerkannte Qualität des deutschen Lotswesens als eine Gemeinschaftsleistung der See- und Hafenslotsen sowie der deutschen Wasser- und Schifffahrtsverwaltung. Die Bruderschaften der See- und Hafenslotsen und die ihnen übergeordnete Bundeslotsenkammer sorgen, wie oben erwähnt, für Qualifikation, Aus- und Fortbildung. Das Deutsche Seelotsgesetz soll in der ab Herbst 2017 beginnenden neuen Legislaturperiode auf den Prüfstand kommen, um auf die kommenden Herausforderungen vorbereitet zu sein und die Attraktivität der Lotsentätigkeit zu verbessern. Auch der Aspekt „Neuregelung der Haftungsfrage“ soll berücksichtigt werden. Lotsen seien in den zurückliegenden Jahren immer häufiger in Haftung genommen worden, unter anderem von Versicherungsunternehmen, hieß es dazu von Seiten des stellvertretenden Vorsitzenden der Bundeslotsenkammer. „Hier wurde eine Eskalationsspirale in Gang gesetzt, die unseren Lotsen schwer zu schaffen macht.“ Aber: „Als Lotsen stehen wir zu unserer Verantwortung. Jedoch sollte diese Verantwortung adäquat zu unseren wirtschaftlichen Möglichkeiten sein.“

Die Organisation des deutschen Lotswesens

Höchstes übergeordnetes Organ ist die Bundeslotsenkammer als Interessenvertretung für die sieben deutschen Lotsenbruderschaften mit ihren aktuell rund 800 Mitgliedern. Sie ist eine Körperschaft des öffentlichen Rechts. Rechtsform, Struktur und Aufgaben sind im Seelotsgesetz geregelt. Von den Lotsenbruderschaften gewählte Ältermänner vertreten diese in der Bundeslotsenkammer.

Beschlüsse der Bundeslotsenkammer erfolgen per Abstimmung. Der Vorsitzende der Kammer verfügt ebenso wie jede Lotsenbruderschaft über eine Stimme. Jedoch haben Lotsenbruderschaften mit mehr als 100 Mitgliedern zwei, solche mit über 200 Mitgliedern sogar drei Stimmen. Die



Lotsentender „Elbe“ mit Versetzboot
(Fotos: Bundeslotsenkammer)

Kapitäns und tragen so dazu bei, die Sicherheit und Wirtschaftlichkeit auf Deutschlands Wasserstraßen in hohem Maße zu gewährleisten.

Wer darf sich nun Lotse nennen? Nach dem Seelotsgesetz darf sich Lotse nennen, wer nach behördlicher Zulassung („Bestallung“) berufsmäßig auf Seeschiffahrtsstraßen außerhalb der Häfen oder über See Schiffe als orts- und schiffahrtkundiger Berater geleitet. Jeder Seelotse ist Mitglied einer Lotsenbruderschaft. Seine Entlohnung richtet sich nach der Verteilungsordnung der jeweiligen Lotsenbruderschaft. Bevor eine Zulassung zum Seelot-



Der Lotse steigt über – entweder an Deck ...

... oder durch eine Luke in der Bordwand

vielfältigen Aufgaben der Bundeslotsenkammer sind durch Gesetze und Verordnungen definiert, dazu gehört unter anderem auch die Pflege der internationalen Beziehungen, wie zum Beispiel zur IMO (International Maritime Organization) und zur EU.

Der Lotsenbetriebsverein e.V. (LBV) hat die Aufgabe, die Infrastruktur für den ständigen Bereitschaftsdienst der Seelotsen sicherzustellen, um alle Schiffe, für die ein Seelotse angefordert wurde, an allen Tagen des Jahres und zu jeder Tageszeit mit Seelotsen zu versorgen, bzw. diese an den Reviergrenzen wieder auszuholen. Aktuell sind rund 430 Mitarbeiter beim LBV beschäftigt – davon etwa 350 im Seedienst. Der Lotsenbetriebsverein verfügt über 36 unter deutscher Flagge fahrende Versetzfahrzeuge mit einem Durchschnittsalter von etwa 15 Jahren. Darüber hinaus werden 16 feste und drei schwimmende Lotsenstationen unterhalten, die an allen Tagen des Jahres durchgehend mit Wachpersonal besetzt sind. Was Personal und Schiffe angeht, so entspricht der Lotsenbetriebsverein dem Umfang nach dem einer mittleren Reederei. Der LBV sorgt sich auch um die Reparatur und Instandhaltung der Fahrzeuge.

Basis des Lotswesens sind die Lotsenbrüderschaften. Ihnen obliegt in den deutschen Hoheitsgewässern der Lotsendienst in den einzelnen Revieren, für die jeweils eine der sieben Lotsenbrüderschaften zuständig ist. Die Mitglieder der Brüderschaften sind für diese Aufgaben ausgebildet worden und besitzen die erforderliche behördliche Erlaubnis. Die Existenz und Zuständigkeit der Lotsenbrüderschaften ergibt sich aus dem Seelotsgesetz. Außerdem gibt es noch die Hafenlotsengesellschaft Bremerhaven und die Hafenlotsenbrüderschaft Hamburg. Beide sind keine Kammermitglieder, arbeiten jedoch wegen der gleich gelagerten Interessen mit der Bundeslotsenkammer zusammen.

Sorge um ausreichend Nachwuchs

Das Berufsbild der Lotsen hat wie alles im Laufe der Zeit einen ständigen Wandel erlebt, weltweit durchaus unterschiedlich.

Aber stets war es immer und überall das Ziel, mit dem Einsatz von Lotsen mehr Sicherheit für Menschen, Schiffe und ihre Ladungen zu erreichen. So ist das Lotswesen heute wie schon seit Jahrhunderten ein unverzichtbarer Bestandteil der Sicherheitsarchitektur an den Küsten. An den Küsten bzw. in den Revieren haben sich im Laufe der Zeit die Lotsen mit ihren einzelnen zunächst regionalen Zusammenschlüssen an Nord- und Ostsee innerhalb des maritimen Gefüges zu einer besonderen „Kaste“ mit überaus strengen Strukturen herausgebildet, die es neuen Bewerbern nicht leicht gemacht haben, in diesen Kreis aufgenommen zu werden. Die Hürden waren hoch und die Anforderungen besonders, sodass mancher Bewerber nicht zum Zug kam. Vieles aber hat sich seit einigen Jahren gewandelt.

Vorher war es so, dass derjenige, der Lotse werden wollte, bereits ein halbes Seemannsleben hinter sich hatte und in der Regel etliche Jahre mit dem Großen Patent als Kapitän gefahren war, bevor er sich als Lotse überhaupt bewerben konnte. Etwa 45 bis 55 neue Lotsen werden jährlich benötigt. Die Internationalisierung der Schifffahrt und die trotz vielfacher Bemühungen mangelnde Ausbildungsbereitschaft vieler Reedereien haben zusammen mit dem deutlich nachlassenden Interesse am Seemannsberuf das Nachwuchspotenzial immer weiter ausgedünnt. Die deutschen See- und Hafenlotsen befürchten, dass sie in wenigen Jahren nicht mehr in ausreichendem Maße qualifizierten Nachwuchs aus der deutschen Handelsschifffahrt gewinnen können. Umdenken ist angesagt und hat bereits begonnen.

Die Sorge um die sich verschlechternde Nachwuchssituation hatte unlängst Kapitän Uwe Jepsen (Lübeck) als Vorsitzender des Bundesverbandes der See- und Hafenlotsen (BSHL) in einer Rede während der Hauptversammlung seines Verbandes noch einmal nachdrücklich ausgesprochen. Er kritisierte, dass es trotz einer bereits auf nationaler Ebene beschlossenen höchstmöglichen Förderung der Reederei, die ihre Schiffe unter deutscher Flagge einsetzen, keine echte Entlastung beim Nachwuchsmangel an Lotsen geben kann,

wenn gleichzeitig die in der Schiffsbesetzung vorgeschriebene Zahl der deutschen – beziehungsweise europäischen – Nautiker per Ministererlass von derzeit vier auf nur noch zwei Nautiker abgesenkt werden soll. Die prekäre Beschäftigungssituation der Schifffahrt für deutsche Nautiker habe bereits dazu geführt, dass sich interessierte Berufseinsteiger von den seemannischen Berufen abwenden, führte Jepsen weiter aus. Es werde sehr schwierig werden, das verlorene Vertrauen wiederherzustellen. Die Reeder seien nun gefordert, auch Beschäftigung zu liefern. Darüber hinaus gelte es, das Thema „Neustrukturierung der deutschen Lotsenausbildung“ dringend anzugehen.

Das ist inzwischen geschehen. Um dem drohenden Nachwuchsmangel bei den Seelotsen entgegenzuwirken, hat das Bundesverkehrsministerium die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt damit beauftragt, unter ihrer Leitung zusammen mit der Bundeslotsenkammer eine Arbeitsgruppe „Zukünftige Seelotsenausbildung“ zu bilden. Sie sollte die Problematik des Bewerbermangels aufzeigen und adäquate Vorgehensweisen zu dessen Bewältigung herausarbeiten. Dabei gibt es bereits Fortschritte, die jedoch noch einer Feinabstimmung bedürfen. Aufgezeigt wurden mehrere Wege und Möglichkeiten, auch außerhalb der bisherigen strengen Voraussetzungen das Berufsziel Lotse zu erreichen. Garantiert werden muss aber auf jeden Fall, dass mit Blick auf die später zu erfüllenden Aufgaben die Qualität der praxisorientierten Ausbildung garantiert bleibt, um ein Höchstmaß an Sicherheit vor unseren Küsten und in den Revieren zu gewährleisten. Dafür sorgt die Vorgabe, dass die gesamte Ausbildung von der Aufsichtsbehörde überwacht, von der Bundeslotsenkammer organisiert und von den Lotsenbrüderschaften durchgeführt wird. Die Leistungen der Kandidaten werden dabei durchgängig und transparent bewertet sowie durch praktische und theoretische Prüfungen kontrolliert. Man darf darauf gespannt sein, wie sich die durchgreifende Umstrukturierung der Eingangsvoraussetzungen auf die Personalsituation auswirken wird. ■