



Stellungnahme

des Bundesverbandes der See- und Hafenslotsen (BSHL)

zum Referentenentwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des
Seelotsgesetzes

Hamburg, den 19.09.2025

Korrespondenzadresse:

Bundesverband der See- und Hafenslotsen (BSHL)
Palmaille 29
22767 Hamburg
E-Mail: verband@bshl.de

Inhaltsverzeichnis

1 Vorbemerkung.....	1
2. Grundlegende Bewertung des Gesetzesentwurfs.....	1-4
3. Stellungnahme im Einzelnen.....	5

1. Vorbemerkung

Der vorliegende Referentenentwurf beschreibt unter

A. Problem und Ziel nachstehendes:

„Mit dem Zweiten Gesetz zur Änderung des Seelotsgesetzes wurde die Ausbildung im Seelotswesen umfassend reformiert. Dies umfasste auch die Einführung eines teilweise solidarischen Finanzierungssystems bzgl. der Finanzierung der Ausbildung: Gemäß § 28 Absatz 1 Nummer 9 Buchstabe d Seelotsgesetz (SeeLG) müssen die Lotsenbrüderschaften von den eingenommenen Lotsgeldern die einbehaltenen Beträge für die revierübergreifende und die revierbezogene Ausbildung an die Bundeslotsenkammer abführen. Die Praxis hat jedoch gezeigt, dass dieses System nicht von allen Beteiligten mitgetragen wird mit der Folge, dass die Finanzierung der Ausbildung gefährdet ist. Das System in seiner aktuellen Ausgestaltung ist somit nicht funktionsfähig und muss verändert werden. Zukünftig soll deshalb das Bundesministerium für Verkehr das Verfahren und die Höhe der Ausbildungsabgabe unmittelbar selbst regeln“.

2. Grundlegende Bewertung des Gesetzesentwurfs

Herr Dr. jur. [REDACTED] von der Sozietät [REDACTED] in Kiel kommt zusammengefasst zu folgenden Einschätzungen, denen sich der BSHL anschließt:

Verfassungswidrige Finanzierung einer staatlichen Aufgabe durch einseitige Belastung einer kleinen Gruppe von Berufsanfängern

Der Gesetzentwurf sieht vor, dass nur neu bestellte Lotsinnen und Lotsen – die sogenannten „Junglotsen“ – in den ersten fünf Berufsjahren einen erheblichen Teil ihres Einkommens abgeben müssen, um die Ausbildung neuer Lotsen zu finanzieren. Diese Abgaben machen einen erheblichen Anteil des Verdienstes der betreffenden Lotsen aus. Damit wird eine Aufgabe, die in erster Linie der Sicherheit des Schiffsverkehrs und der Funktionsfähigkeit der Häfen und damit der Allgemeinheit dient, einseitig auf eine kleine Gruppe von Berufsanfängern abgewälzt. Diese Verantwortung liegt nach dem Grundgesetz und dem Seelotsgesetz eindeutig beim Bund und nicht bei einzelnen jungen Lotsen. Gleichwohl sollen gerade sie nahezu allein die finanziellen Lasten tragen.

Ungerechte und willkürliche Kostenverteilung innerhalb des Berufsstandes

Die geplante Regelung führt zu einer ungerechten und verfassungswidrigen Verteilung der Kosten. Die Gruppe der „Junglotsen“ ist eine künstliche, vom Gesetzgeber neu gebildete Kategorie, die sehr unterschiedliche Lebens- und Ausbildungswege umfasst. Viele sollen für Ausbildungsabschnitte zahlen, die sie selbst nie durchlaufen haben, wie etwa die Absolventen des Ausbildungswegs LA3. Die Fünfjahresgrenze, innerhalb derer gezahlt werden muss, ist willkürlich festgelegt und hat keinen sachlichen Bezug zur tatsächlichen Berufsausübung oder zur Ausbildung.

Kein eigener Nutzen für die Zahlenden

Die betroffenen Lotsen haben von den Abgaben selbst keinen Vorteil. Ihre eigene Ausbildung ist bereits abgeschlossen, und die neuen Ausbildungsabschnitte kommen ausschließlich zukünftigen Lotsen zugute. Der eigentliche Nutzen liegt beim Staat und der Allgemeinheit, da ein funktionierendes Lotswesen die Sicherheit des Schiffsverkehrs und der Wasserstraßen des Bundes gewährleistet und die Wettbewerbsfähigkeit der Häfen stärkt.

Eingriffe in geschütztes Einkommen ohne hinreichende Rechtsschutzmöglichkeiten

Die betroffenen Lotsen sollen gravierende Eingriff in ihr Einkommen hinnehmen, die von den Lotsenbrüderschaften durch Einbehalte faktisch durchgesetzt werden sollen. Damit behält der Gesetzgeber den abgabepflichtigen Lotsen die rechtsstaatlich gebotene Möglichkeit vor, die Abzüge im Rahmen von Widerspruchs- und gerichtlichen Verfahren überprüfen zu lassen.

Abschreckende Wirkung auf Nachwuchs

Die betroffenen Lotsen werden zum Berufseinstieg mit Einkommenseinbußen in fünf- bis sechstelliger Höhe belastet. Diese hohe Anfangsbelastung (Gesamtbelastung) macht den Beruf finanziell unattraktiv. Anstatt neue Bewerber zu gewinnen, besteht eine hohe Wahrscheinlichkeit dafür, das bestehende Problem des Nachwuchsmangels zu verschärfen.

Fehlende gesetzliche Bestimmtheit

Mehrere zentrale Punkte, wie die konkrete Bemessung der Abgaben oder das Verfahren der Erhebung, werden nicht direkt im Gesetz geregelt, sondern auf eine Verordnung des Bundesministeriums für Verkehr verlagert. Damit werden wesentliche Belastungsentscheidungen ohne parlamentarische Kontrolle getroffen.

Signifikante handwerkliche Mängel und innere Widersprüche in den Entwürfen

Die Gesamtschau der Referentenentwürfe offenbart grundlegende handwerkliche Mängel und in sich widersprüchliche Regelungen. Bei unverändertem Inkrafttreten wären die neuen Vorschriften in keiner Weise rechtssicher durch ihre Adressaten anwendbar. Gerichtliche Auseinandersetzung über diverse Detailfragen wären vorprogrammiert. Damit würde gerade das Gegenteil einer soliden Basis für die künftige Lotsenausbildung erreicht.

Erweiterte Eingriffsrechte der Aufsichtsbehörde

Der Entwurf sieht Änderungen vor, die der Aufsichtsbehörde weitreichende Möglichkeiten geben, Beschlüsse der Lotsenbrüderschaften durch eigene „vorläufige Regelungen“ zu ersetzen. Diese Eingriffsbefugnisse greifen tief in die historisch gewachsene Selbstverwaltung der Brüderschaften ein, ohne klare Begrenzung auf Fälle tatsächlicher Rechtswidrigkeit und ohne hinreichende Rechtsschutzmöglichkeiten.

Gefahr von Rechtsstreitigkeiten und Vertrauensverlust

Die Kombination aus einseitiger Belastung, fehlendem Nutzen für die Betroffenen, unklaren gesetzlichen Grundlagen und erweiterten Aufsichtsrechten wird voraussichtlich zu rechtlichen Auseinandersetzungen führen. Gleichzeitig schwächt sie das Vertrauen in eine faire und partnerschaftliche Zusammenarbeit zwischen Staat, Bundeslotsenkammer und Brüderschaften.

Fazit

Die Referentenentwürfe in ihrer jetzigen Form verschieben die Finanzierung einer staatlichen Aufgabe auf eine willkürlich definierte kleine Gruppe und greifen zugleich in die gewachsenen Selbstverwaltungsstrukturen der Lotsenbrüderschaften ein. Sie sind weder fair noch zukunftsfähig und gefährden sowohl die Attraktivität des Berufs als auch die Funktionsfähigkeit des Lotswesens. Es bedarf deshalb einer grundlegenden Überarbeitung, die eine gerechte und gesetzlich klar geregelte Finanzierung sowie eine die Selbstverwaltung des Berufsstandes wahrende Begrenzung der staatlichen Eingriffsbefugnisse sicherstellt.

Der vollständige Text der rechtlichen Beurteilung zum

„Referentenentwurf des Bundesministeriums für Verkehr zur Verordnung über die weitere Umsetzung der neuen Seelotsenausbildung“ vom 09.07.2025

und zum

„Referentenentwurf des Bundesministeriums für Verkehr - Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Seelotsgesetzes“ vom 09.07.2025

von Herr Dr. jur. [REDACTED] liegt dem BMV und dem Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages vor.

Vorstehende Ausführungen sind Teil unserer „zusätzlichen Vorschläge mit Bezug zum Referentenentwurf“ (ab Seite 6)

Wir empfehlen dem BMV die Rücknahme dieses Referentenentwurfs und die Prüfung einer rechtskonformen Finanzierung der Ausbildungskosten. Es ist schon jetzt klar, dass eine Umsetzung dieses Entwurfes, zu Klagen der betroffenen Lotsen führt. Dies kann sich das deutsche Lotswesen nicht mehr leisten, zumal der Bewerberzulauf für die LA1-Ausbildung erheblich hinter den Erwartungen zurückbleibt. Eine echte Reform des

Seelotsgesetzes ist vonnöten, um das Seelotswesen vom Muff der 50er-Jahre zu befreien und um das Lotswesen zukunftsfähig gestalten zu können.

Einige unserer Forderungen für mehr Bewerberzulauf und zur Sicherung des Lotswesens sind:

Anwendung der Europäischen Sozialcharta (ESC), garantiertes Mindesteinkommen (§ 35 Seelotsgesetz), Anerkennung der Bereitschaftszeiten und voraussehbare Dienstpläne für alle Lotsen wären einige Stichworte. Und nicht zu vergessen: Kein Jobeinstieg mit über 120.000 Euro Schulden!

Um zu gemeinsamen Konzepten zu kommen, müssten alle Betroffenen (auch potenzielle Lotsbewerber) an einen runden Tisch und nicht nur die staatlichen und halbstaatlichen Akteure des Lotswesens.

3. Stellungnahme im Einzelnen

Vorschläge ohne Bezug zum Referentenentwurf:

Der BSHL hat dem BMV zwei Rechtsgutachten zur Verfügung gestellt, die bisher keine Beachtung fanden. Das Seelotsgesetz ist auch in anderen Bereichen nicht funktionsfähig! Zum Beispiel der § 35 Abs. 2 Nr. 6. Hier einige Änderungsvorschläge:

- Zur Sicherung der Funktionsfähigkeit des deutschen Seelotswesens ist eine Reform des § 35 Abs. 2 Nr. 6 SeeLotsG dringend erforderlich, so das Gutachten.
- Ein weiteres Rechtsgutachten befasst sich mit der „*Einstufung der von Seelotsen zu erbringende Dienste als Arbeitszeit i. S. d. Arbeitszeitrichtlinie 2003/88/EG*“. Es geht um die Anerkennung von Bereitschaftszeiten. Die derzeitige Berechnung der Sollarbeitszeit ergibt eine 49-Stunden-Woche. Grund hierfür ist die Unterbewertung der Bereitschaftszeiten. Der Tarifgeber erkennt die EU-Bereitschaftszeitregel für Seelotsen nicht an.
- Ein Seelotse klagt vor dem Verwaltungsgericht Hamburg und fordert Elternurlaub (Elternzeit) nach EU-Recht. Der BSHL unterstützt diese Klage. Im Referentenentwurf heißt es unter Allgemeiner Teil VI. Gesetzesfolgen, 2. Nachhaltigkeitsaspekte, dass die Geschlechtergleichstellung und die Vereinbarkeit von Familie und Beruf verbessert werden soll. Demnach müsste dann auch eine Elternzeit durch das Seelotsgesetz ermöglicht werden.
- Auch das Thema Haftungsbeschränkung soll neu angegangen werden.

Zusätzliche Vorschläge mit Bezug zum Referentenentwurf:

§ 2 Begriffsbestimmungen Im Sinne dieses Gesetzes ist oder sind:

1. „Seelotsin oder Seelotse“ ist, wer nach behördlicher Zulassung und Bestallung berufsmäßig auf Seeschiffahrtsstraßen außerhalb der Häfen oder über See Schiffe als orts- und schiffahrtkundige Beraterin oder orts- und schiffahrtkundiger Berater geleitet. Seelotsinnen und Seelotsen gehören nicht zur Schiffsbesatzung.*

Vorschlag:

* „außerhalb und innerhalb der an das Seelotsrevier angrenzenden Häfen, wenn für die Übernahme der Lotsentätigkeit im Hafengebiet durch Seelotsen eine Verwaltungsvereinbarung mit dem Bund besteht.

Grund: Das eingeschränkte Haftungsprivileg nach § 615 HGB soll rechtsicher vorhanden bleiben, wenn ein Seelotse in einem ausgewiesenen Hafengebiet tätig wird.

§ 13 Seelotseignungszeugnis

*(4) Der seeärztliche Dienst der Berufsgenossenschaft kann **selbst oder muss, sofern die Aufsichtsbehörde dies fordert***, anordnen, dass sich die Seelotsin oder der Seelotse oder die Seelotsenanwärterin oder der Seelotsenanwärter einer Untersuchung bei einer Ärztin oder einem Arzt nach § 13 Abs. 1 zu unterziehen hat, wenn aufgrund von Erkenntnissen der Aufsichtsbehörde oder anderer Stellen Grund zur Annahme besteht, dass die betreffende Person die Anforderungen an die Seelotseignung nicht mehr erfüllt.*

Diese Änderung bedeutet eine unnötige Verschärfung. Die Aufsichtsbehörde kann die Bestallung vorläufig entziehen, wenn sie entsprechende Erkenntnisse hat. Der Lotse muss dann durch eine Untersuchung nachweisen, dass er (wieder) lotsdiensttauglich ist. Ein sachlicher Grund, warum die Aufsichtsbehörde zusätzlich eine Untersuchung fordern muss, ist nicht ersichtlich.

§ 16 (2) Vorübergehende Untersagung der Berufsausübung

*Die Aufsichtsbehörde kann die Berufsausübung untersagen, wenn der Aufsichtsbehörde (ihr?) schuldhaft nicht bis zum Ablauf der Gültigkeitsdauer des Seelotseignungszeugnisses ein neues Seelotseignungszeugnis vorgelegt wird. **

(3) Absatz 2 gilt für Seelotsenanwärterinnen und Seelotsenanwärter entsprechend mit der Maßgabe, dass an die Stelle der Berufsausübung die Teilnahme an der Ausbildung als Seelotsenanwärterin oder Seelotsenanwärter tritt

Vorschlag:

* Liegen wichtige Gründe vor, muss die Aufsichtsbehörde auf Antrag die Gültigkeitsdauer um mindestens 8 Wochen verlängern.

§ 26 Berichts- und Meldepflichten (1)

Über jeden Unfall eines von ihr oder ihm gelotsten Schiffes hat sie oder er der Aufsichtsbehörde unverzüglich in Textform zu berichten und auf Verlangen weitere Auskünfte zu geben.*

*Ein Bericht in Textform nach einem Unfall, sollte spätestens innerhalb von 3 Tagen nach dem Unfall erfolgen müssen. Da diese Berichte von der Staatsanwaltschaft angefordert werden können, ist von den Lotsen nicht zu verlangen, diese beispielsweise in einem Ausnahmezustand anfertigen und unwiderruflich absenden zu müssen. Dem Lotsen sollte eine angemessene Prüfungs- und Überlegungsfrist von 3 Tagen eingeräumt werden, damit kein schuldhaftes Zögern unterstellt werden kann.

§ 32 Mitgliederbeschluss

Die Angelegenheiten der Lotsenbrüderschaft werden, soweit sie nicht vom Ältermann oder einem anderen satzungsmäßig berufenen Vertreter zu besorgen sind, durch Beschluss der Mitglieder geordnet. Kommt ein Beschluss zur Durchführung der Aufgaben nach § 28 Absatz 1 nicht zustande, so kann die Aufsichtsbehörde den fehlenden Beschluss nach Ablauf einer von ihr gesetzten Frist durch eine vorläufige Regelung ersetzen.

Dieser Änderungsvorschlag greift ohne Not in das Selbstverwaltungsrecht der Lotsenbrüderschaften ein und stellt deren Mitglieder als unmündige Bürger da.

Anknüpfungspunkt für diese Änderung ist, dass einige Brüderschaften sich geweigert haben, einen von außen vorgegebenem Text positiv im Sinne der Aufsichtsbehörde und der BLK abzustimmen. Es ging um die Änderung der Verteilungsordnung mit dem Ziel, die Rückzahlung der Ausbildungskosten durch einzelne Lotsen ohne die erforderliche Ermächtigung im Seelotsgesetz, durch Beschlussfassung zu legitimieren. Durch diese mit hoher Wahrscheinlichkeit rechtswidrigen Beschlüsse, wurden die beteiligten Brüderschaften zu Adressaten für Rückzahlungsansprüche ihrer betroffenen Mitglieder.

Es ist völlig unverständlich, dass der Gesetzgeber hier Handlungsmöglichkeiten erwirken möchte, nachdem bei der Ausbildungsfinanzierung durch sein Handeln Probleme verursacht wurden.

Mit der beabsichtigten Änderung würde die Selbstverwaltung der Lotsenbrüderschaften in Gänze ausgehebelt werden. Denn der § 28 (1) regelt alle neun wichtigen Obliegenheiten der brüderschaftlichen Selbstverwaltung.

Der BSHL fordert daher die vollständige Rücknahme der Änderungsvorschläge in § 32.

§ 41 Beanstandung und Ersatzvornahme

(2) Die Aufsichtsbehörde kann Beschlüsse und Anordnungen der Brüderschaft beanstanden und verlangen, dass sie von der Brüderschaft binnen einer angemessenen Frist aufgehoben werden. Hebt die Brüderschaft solche Beschlüsse nach vorheriger Beanstandung und nochmaliger Beratung in der Brüderschaft nicht auf, kann die Aufsichtsbehörde den Beschluss aufheben und den fehlenden Beschluss nach Ablauf einer von ihr gesetzten Frist durch eine vorläufige Regelung ersetzen.

Auch hier gilt, was zu den Änderungen in § 32 Seelotsgesetz gesagt wurde. Es handelt sich um eine Grenzüberschreitung, mit der eine seit 1954 gut funktionierende Selbstverwaltung ausgehebelt werden soll. Auch handelt es sich in beiden vorgenannten Fällen um übermäßige Regulierungsversuche.

Der BSHL fordert die vollständige Zurücknahme der Änderungen in § 41 (2).