

Lotstarife zwischen Boom und Krise

Gerald Immens,
Präsident des
Bundesverbandes der See- und Hafenlotsen

September 2009



Am 08.08.2009 stellte das Hamburger Abendblatt in einem Dossier zur Situation des Hamburger Hafens fest, dass die Lotsen „trotz Rezession ihren Kunden tiefer ins Portemonnaie greifen“. Und Norman Zurke, Geschäftsführer des Unternehmensverbandes Hamburger Hafen, stellte fest: „Das passt nicht zur jetzigen Mengenentwicklung. Man ist nicht flexibel auf die konjunkturelle Situation eingegangen.“

Ja, hat Herr Zurke nicht eigentlich recht? Oder anders ausgedrückt: Sind die Lotstarife eigentlich jemals – also auch in den Boomjahren – flexibel und mit Blick auf die Situation der maritimen Wirtschaft angepasst worden? Wer diese Fragen stellt, muss mehr wissen als die bloße Nennung einer „vermeintlich hohen“ Prozentzahl, wenn es um die jährliche Anpassung der Lotsgeld-Tarif Tabellen durch das zuständige Ministerium (BMVBS) für die ca. 800 freiberuflich tätigen Seelotsen geht!

Zunächst muss man sich mit der rechtlichen Grundlage der Tarifgestaltung für das deutsche Lotswesen etwas intensiver beschäftigen. Prinzipiell ist das Lotswesen orientiert am Status einer „non-profit“-Gesellschaft. Ein gutes Beispiel für diese Unternehmensform zum Vergleich ist die Deutsche Flugsicherungsagentur (DFS) die zwar seit 1994 privatisiert ist, sich aber zu 100% in der Kontrolle des Bundes befindet. Die DFS ermittelt jährlich den gesamten Kostenaufwand für die Flugsicherung im Transitverkehr des deutschen Luftraumes und legt dann die Streckennutzungsgebühr für jedes Flugzeug bei der Kontrolle durch die Lotsen der DFS fest.

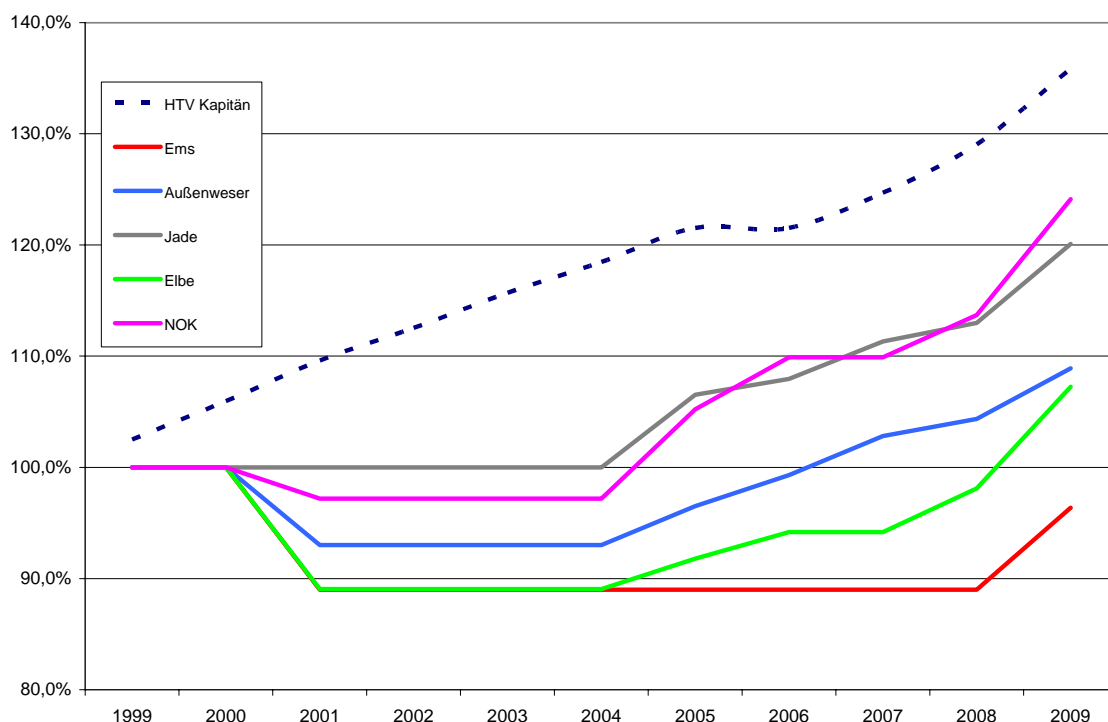
Basis für die Tarifgestaltung des deutschen Seelotswesens ist das Seelotsgesetz aus dem Jahre 1954. Im SeeLG §45 (3)¹ ist - in Analogie zum Verfahren der DFS - klar geregelt, dass die Tarif Tabellen so gestaltet sein müssen, dass der tatsächliche Aufwand des Lotsen zur Erlangung eines festgelegten Durchschnittseinkommens erreicht werden kann – nicht mehr, aber auch nicht weniger. Allerdings zahlen die Schiffe keinen größenunabhängigen Einheitspreis für eine Lotsung; eine Lotsung für ein kleineres Fahrzeug würde dies in den Anlaufkosten natürlich im Vergleich zum Großcontainerschiff überproportional belasten. Deshalb sind die Tabellen sehr stark nach der Schiffsgröße (BRZ) gestaffelt². Den wirklich kostendeckenden Preis zahlt ein sogenanntes „Mittelschiff“; dessen Größe variiert natürlich von Revier zu Revier sehr stark anhand der Struktur des Verkehrs.

¹ SeeLG §45 (3) Satz 2: „Die Lotsgelder sind so zu bemessen, dass die Seelotsen bei normaler Inanspruchnahme ein Einkommen und eine Versorgung haben, die ihrer Vorbildung und der Verantwortung ihres Berufes entsprechen,...“

² Auch dies entspricht dem Verfahren bei der DFS: Die Streckennutzungsgebühr ist abhängig vom Gewicht des Flugzeuges beim Start.

Die Entwicklung der Lotsgeld-Tariftabellen

Die Folgen dieser Form der Tariftabellengestaltung sind einfach erklärt: In den „Boomjahren“ sahen sich alle Reviere ständig wachsenden Schiffsgrößen gegenüber und in der logischen Folge lag die tatsächlich gelotete durchschnittliche Schiffsgröße fast immer über dem „Mittelschiff“, welches bei der jeweiligen Tariftabellenberechnung des Vorjahres zugrunde gelegt wurde. Trotz eventuell erfolgter Anpassungen der Grundlagen für das Einkommen der Lotsen entsprechend den Vorgaben des SeeLG wurden also in anhaltend „guten Zeiten“ nur selten die Tariftabellen wirklich erhöht. Werfen wir in der Grafik 1 einen Blick auf die Entwicklung der Tariftabellen in den größten deutschen Seelotsrevieren seit dem Jahr 1999 im Vergleich zum Heuertarif für die deutschen Kapitäne³:



Grafik 1: Entwicklung der Lotsgeld-Tariftabellen (1998 = 100, als Vergleichsgröße HTV-Kapitän)

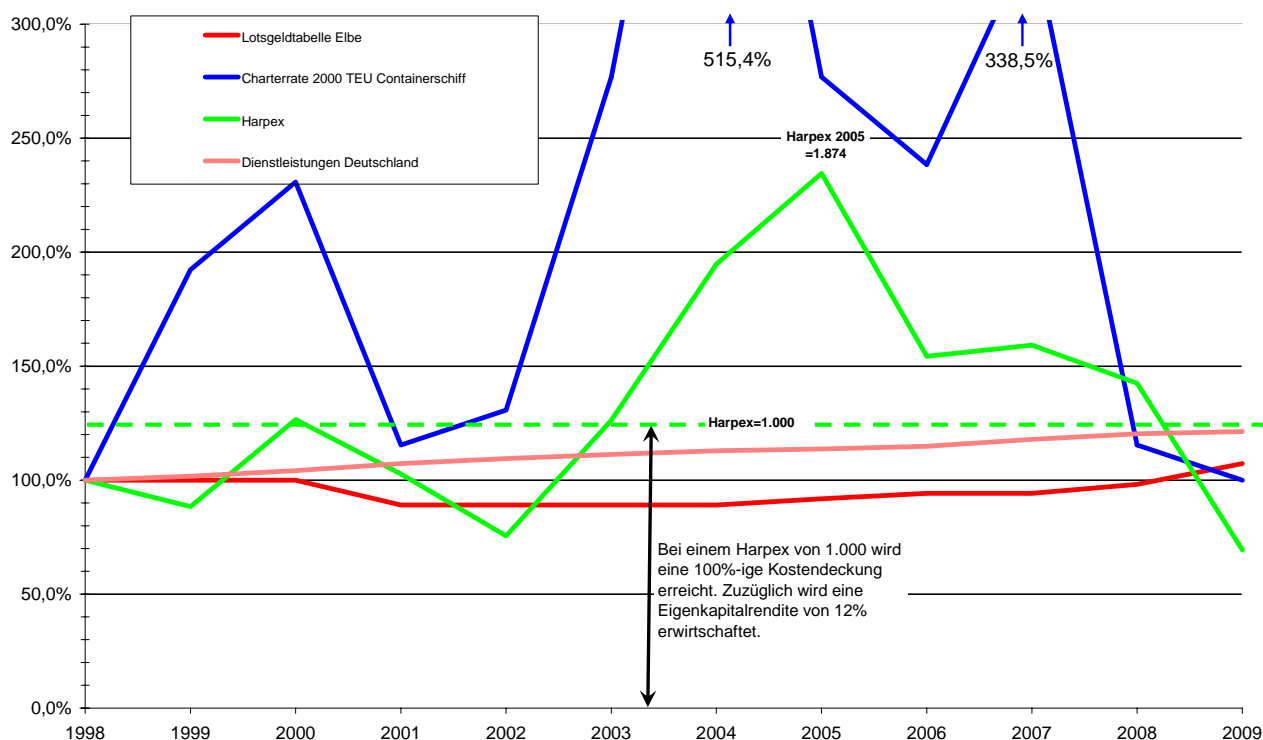
Während der letzten Krise der Containerschifffahrt in den Jahren 2000/2001 kam es zu einem heftigen Tarifstreit zwischen den Lotsen und dem Verkehrsministerium⁴, in dessen Folge die Lotsen drastische Reduzierungen insbesondere durch eine Erhöhung der Arbeitszeit hinnehmen mussten. Am Beispiel der Entwicklung der Tariftabellen auf dem Seelotsrevier Elbe (grüne Kurve) ist deutlich erkennbar, dass die Höhe der Kosten für die Annahme eines Lotsen erst im Jahr 2008 überhaupt wieder das Niveau des Jahres 1999 erreicht haben! Interessant ist auch, wie unterschiedlich sich die Kosten in den einzelnen Revieren entwickelt haben, obwohl die Tarifgrundlagen für das zu erzielende Einkommen eines Lotsen in ganz Deutschland einheitlich sind. Einen guten Vergleich bieten hier die Reviere „Ems“ (rote Kurve) und „Jade“ (graue Kurve): Während die Struktur der Verkehre auf der Ems einen hohen Anteil von CarCarriern darstellt, deren Größe ständig zunahm und somit eine Anhebung der Tabellen trotz der Boomphase bis zum Jahre 2008 überflüssig machte, blieb die Struktur (also durchschnittliche Schiffsgröße) der vom Öltransport geprägten Schifffahrt auf der Jade relativ gleich und machte kontinuierliche

³ Die Höhe der Vergütung für den Lotsen orientiert sich traditionell aufgrund der Formulierung des SeeLG am Verdienst des Kapitäns mit dem höchsten nautischen Patent (Voraussetzung für die Lotstätigkeit)

⁴ Dabei kam es erstmalig zu einer „Generalversammlung“ aller deutschen Seelotsen und für kurze Zeit musste die Schifffahrt sogar Einschränkungen bei der ständigen Verfügbarkeit der Lotsen hinnehmen.

Anpassungen erforderlich⁵. Dies sind zunächst natürlich „nur“ die direkten Auswirkungen auf die Anlaufkosten für die Schifffahrt im Bereich des Lotsgeldes; trotzdem wird schon bei dieser relativ groben Betrachtung deutlich, dass gerade in den Boomjahren des internationalen Seeverkehrs gar keine, oder allenfalls geringe Steigerungen erfolgten, während gerade zum Beginn der Krise ein Anstieg erfolgte.

Also nochmals in Erinnerung an das Zitat des Unternehmensverbandes: Wurden die Lotsgeld-Tariftabellen jemals „flexibel der konjunkturellen Situation angepasst“? Wohl kaum, denn dann hätte sich die Höhe der jeweiligen Anpassung auch in den Jahren 2002 bis 2008 an den Potentialen für die Schaffung einer Rücklage aufgrund der außerordentlich guten Ertragslage der gesamten Schifffahrtsbranche orientieren müssen. Als der Vertreter einer großen deutschen Containerreederei im Rahmen der Tarifverhandlungen von den Lotsen verlangte, im Angesicht der Krise durch eine drastische Senkung der Bezüge einen „Solidarbeitrag“ für die leidende Branche zu leisten, wurde vom Bundesverband der Lotsen zwangsläufig die Frage gestellt, ob dann auch in Zukunft das unternehmerische Motto „Share the gain, share the pain“ gelten solle. Es muss also erlaubt sein, die Entwicklung der Lotsgeld-Tariftabellen am Beispiel der Elbe mit verschiedenen Indizes zur Situation der maritimen Wirtschaft zu vergleichen (Grafik 2): Eingefügt ist die Entwicklung der Charrate eines Containerschiffes⁶, des „HarpeX“⁷ und der Kostenentwicklung für Dienstleistungen in Deutschland⁸.



Grafik 2: Vergleich der Entwicklung der Lotskosten mit Indizes der maritimen Wirtschaft

⁵ Die Steigerungen der Tariftabellen des NOK basieren nicht auf dem gleichen Effekt wie bei der Jade, sondern auf einer erforderlichen Anpassung der Revierzeiten (siehe Kapitel „Regionale Unterschiede“).

⁶ Quelle: Zeitschrift „HANSA“, „2000 TEU gearless Containervessel“ in US\$/Tag jeweils November

⁷ Quelle: Internet http://www.vhss.de/hax2006_001.pdf

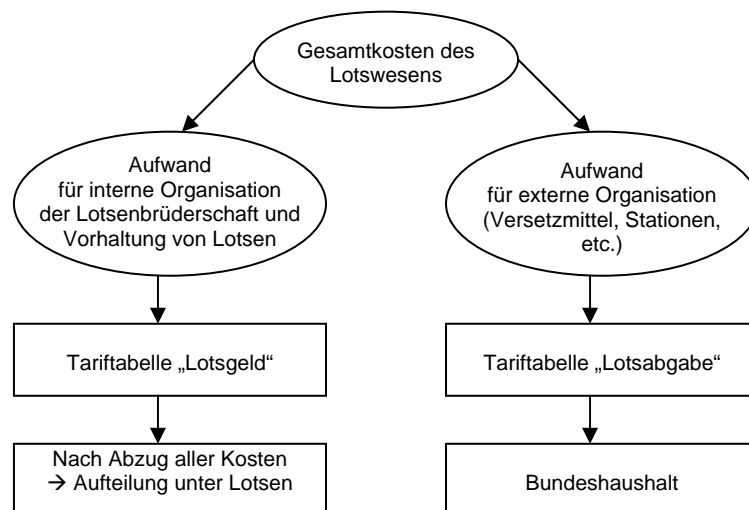
Definitionsgemäß (http://www.harperpetersen.com/reports/HARPEX_Konzept_DE.pdf) soll eine Charrate von 1.000 Indexpunkten (= Basisrate pro Schiffsklasse) alle Kosten des Kaufs, der Finanzierung und des Schiffsbetriebs abdecken. Die Kapitalkosten setzen sich u.a. zusammen aus: Fremdkapitalquote von 70% bei 15 Jahren Tilgungszeit mit 6% Fremdkapitalzins p.a. und Eigenkapitalrendite von 12% p.a.. Der Gesamtindex setzt sich aus 8 Containerschiff-Größenklassen zusammen. Die Klassen werden jedes Jahr neu gewichtet. Die Basis 1000 wird jedes Jahr nachjustiert.

⁸ Quelle: Internet Statistisches Bundesamt

Wie also hätte die Entwicklung der Lotsgeld-Tariftabellen aussehen müssen, wenn der Tarifgeber tatsächlich „flexibel auf die konjunkturelle Situation eingegangen“ wäre?

Grundlagen und Entstehung der Tariftabellen

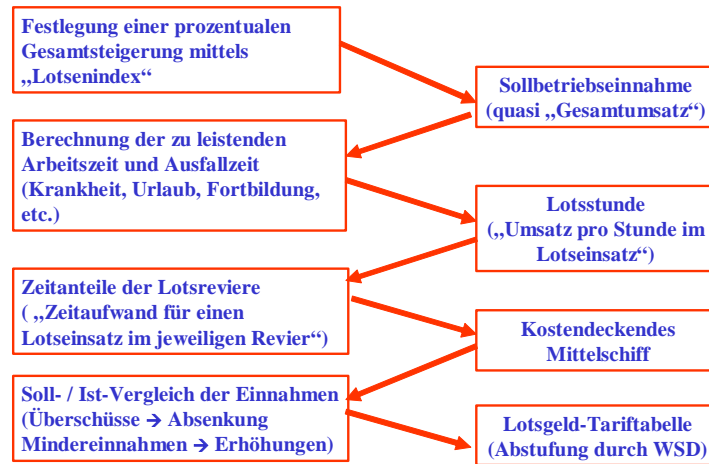
Wie sieht es aber mit den Grundlagen der Tarifgestaltung aus, die letztendlich für das Niveau der Tariftabellen erforderlich sind? Hier unterscheidet sich die Form der „non-profit“-Berechnung im deutschen Lotswesen in einem entscheidenden Punkt von der Systematik bei der Flugsicherung: Es gibt nicht nur eine Berechnung der realisierten Gesamtkosten für das deutsche Lotswesen wie im Fall der DFS, sondern es wird eine Trennung in das sogenannte „Lotsgeld“ und die „Lotsabgabe“ vorgenommen. Man könnte es auch extrem vereinfacht „Software“ und „Hardware“ nennen (siehe Grafik 3). Das Lotsgeld als privatrechtliches Entgelt steht dem einzelnen Lotsen zu und wird von den Lotsenbrüderschaften nach Abzug aller Kosten im Bereich der Selbstverwaltung (Geschäftsführung, Wachstationen, Arbeitsausschüsse z.B. für die Unterstützung der WSDen bei der Weiterentwicklung der Reviere, die Aus- und Fortbildung, Krankheit, Urlaubsvertretung, Bürokosten und Angestellte in Geschäftsstellen) unter ihren Mitgliedern gleichmäßig aufgeteilt. Die Lotsabgabe hingegen ist ein öffentliches Entgelt an den Bund, mit dem die Kosten z.B. für die Gestellung der Versetzmittel, Lotsenstationen, usw. gedeckt werden sollen. Die Lotsabgabe fließt direkt dem Bundeshaushalt zu und es ist insofern ein etwas irreführender Begriff: Die Lotsen haben auf diesen Anteil weder Einfluss noch Einblick in die Berechnungen zur Festlegung der Höhe der in den entsprechenden Tariftabellen festgelegten Mittel und erst recht profitiert der einzelne Lotse von diesen Abgaben persönlich in keiner Weise. Die benötigten Mittel wie z.B. für die Lotsversetzfahrzeuge werden über den Bundeshaushalt den Wasser- und Schifffahrtsdirektionen zugeteilt.



Grafik 3: Zuordnung Lotsgeld und Lotsabgabe

Hier kann also nur die Entstehung der Lotsgeld-Tariftabelle erläutert werden. Relativ einfach nachvollziehbar und den maritimen Wirtschaftsverbänden auch in absolut transparenter Weise durch das Ministerium übermittelt, verläuft die Festlegung der Basisdaten für das Lotsgeld seit dem Jahr 2001 (siehe Grafik 4). Früher war die Tarifgestaltung ein Verhandlungs- und Rechenmarathon zahlreicher einzelner Komponenten, um die Höhe der Kosten für die Selbstverwaltung, die Altersversorgung und die persönliche Einnahme eines Lotsen zu ermitteln. Diese Einzelgrößen wurden 2001 zusammengefasst und seitdem als eine pauschalisierte Größe dargestellt. Die letztendlich festgelegte Gesamthöhe, die an Einnahmen erzielt werden muss, um alle Kosten zu decken, wird als Soll-Betriebseinnahme bezeichnet. Dies ist also eine reine Berechnungsgröße, die quasi den zu erzielenden „Umsatz“, der weder das zu versteuernde Einkom-

men und erst recht nicht das zur Verfügung stehende Einkommen bzw. den „Gewinn“ des Lotsen darstellt. Letzter Streitpunkt nach dieser Pauschalierung war bis zum Jahr 2006 die Festlegung der erforderlichen regelmäßigen prozentualen Anpassung. Mit einhelliger Unterstützung der maritimen Wirtschaftsverbände wurde dieses nunmehr auch einer transparenten Größe unterworfen, die aus einem Mischwert⁹ zwischen einem Lohnkostenindex des Statistischen Bundesamtes und dem Heuertarif für Kapitäne besteht.



Grafik 4: Verfahren zur Festlegung der Tariftabelle

Im weiteren Verfahren zur Umsetzung dieses Wertes in eine Tariftabelle wird dann über die Berechnung der Arbeitszeit der Wert einer sogenannten „Lotsstunde“ definiert. Dieser Betrag ist vergleichbar dem Betrag, der einem Kunden von einem externen Dienstleister für dessen Inanspruchnahme in Rechnung gestellt werden muss, um in der Summe der Tätigkeiten den erforderlichen Umsatz zur Deckung aller Kosten zu erzielen. Dies ist der letzte Wert, der als bundeseinheitliche Basis dargestellt werden kann, bevor regional unterschiedliche Tariftabellen berechnet werden.

Regionale Unterschiede bei der Tariftabellenanpassung

Die Dauer des Einsatzes eines Lotsen ist natürlich in jedem Revier in Abhängigkeit von seiner Länge, Infrastruktur und Verkehrsfrequenz extrem unterschiedlich. Deshalb wurden in einem sehr genauen Erhebungsverfahren die einzelnen Zeitbestandteile eines jeden Lotsrevieres erfasst und daraus ein Durchschnittswert festgelegt, der mit der jeweils geltenden Lotsstunde multipliziert wird und so den Umsatz ergibt, der durchschnittlich für eine Lotsung eingenommen werden bzw. den das sogenannte „kostendeckende Mittelschiff“ zahlen muss. Bevor daraus aufgrund der unterschiedlichen „Belastbarkeit“ der Schifffahrt eine größenabhängige Tariftabelle entsteht, ist ein Schritt notwendig, der ganz entscheidend den Charakter einer „non-profit-Gesellschaft“ prägt: Erzielte eine Lotsenbrüderschaft aufgrund der Entwicklung in der Struktur der Verkehre Mehr- oder Mindereinnahmen, werden diese bei der nächsten Tabellenanpassung berücksichtigt; dies wird „Soll- / Ist-Vergleich“ genannt. Dadurch sollen Verluste, die die Lotsen auf Grund von Verkehrsstrukturschwankungen pro Lotsung bereits erlitten haben, mittels Zukunftsprognosen in dem folgenden Jahr verhindert werden; andererseits können aber in den „Boomjahren“ mit stetig wachsenden Einheiten keinerlei Rücklagen erwirtschaftet werden, weil

⁹ Dieser sogenannte „Lotsenindex“ berücksichtigt anteilig zu je 50% die prozentuale Erhöhung des Heuertarifs der Kapitäne und der Entwicklung eines Lohnkostenindex des Statistischen Bundesamtes; wird also aus zwei unabhängigen Größen im Umfeld der maritimen Wirtschaft und des Dienstleistungssektors gebildet.

alle Überschüsse in der Folge wieder gegengerechnet und damit direkt an die Schifffahrt zurückfließen. Die Lotsen können also nicht - wie jeder verantwortungsvolle Reeder in den vergangenen Jahren - für „schlechte Zeiten“ vorsorgen!

Die Folgen der Schifffahrtskrise für die deutschen Lotsen

Und um an dieser Stelle gleich mit einem immer wieder verbreiteten Irrtum aufzuräumen: Die Anzahl der gelotsten Schiffe hat mit der soeben beschriebenen Gegenrechnung rein gar nichts zu tun! Deshalb hier in aller Deutlichkeit: Die Lotsen erhalten keinerlei Tarifizuschläge, weil weniger Schiffe gelotst wurden und sind deshalb selbst direkt finanziell in erheblichem Maße von den Einbrüchen im Verkehrsaufkommen betroffen. Nachdem bis Ende 2008 mit größter Mühe der Bestand an Lotsen aufgrund der drastischen erforderlichen Mehrarbeit in fast allen Revieren angepasst werden musste¹⁰, müssen jetzt plötzlich die erheblich geringeren Einnahmen unter der aufgestockten Anzahl von Lotsen aufgeteilt werden. Natürlich: Dafür wird auch erheblich weniger gearbeitet und somit quasi „Kurzarbeit“ geleistet, ohne dass der Staat oder die Schifffahrt in irgendeiner Weise einen Zuschuss leisten muss. Genauso wie die Lotsen alleine dafür verantwortlich sind, durch massive Mehrarbeit die ständige Verfügbarkeit qualifizierter Lotsen bei jeder Verkehrslage aufrecht zu erhalten, müssen diese als Freiberufler auch Verkehrseinbrüche bis hin zum „Null-Einkommen“ alleine tragen. Für eine höhere Inanspruchnahme aufgrund zunehmender Schiffsanzahl (nicht Schiffsgrößen!) muss der Lotse auch exakt äquivalente Mehrarbeit leisten.

Hier sind wir bei der aktuellen Tarifierung während einer der größten Schifffahrtskrisen angelangt. Zusätzlich zu dem Einbruch bei der Anzahl der Schiffe ist es regional zu einer erheblichen Verkleinerung des durchschnittlich gelotsten Schiffes gekommen. Ein sehr extremes Beispiel stellt hier das Lotsrevier „Ems“ dar: Der extreme Einbruch bei den Autotransporten führte zu einem Wegfall der Car Carrier mit einer überdurchschnittlichen Schiffsgröße, während die Anläufe der relativ kleinen Fahrzeuge zu den Häfen an der Ems prozentual weit weniger zurückgingen. Dies führte in den ersten Monaten des Jahres 2009 dazu, dass zusätzlich zum Gesamt-Umsatzeinbruch im Durchschnitt aller Lotsungen eine um fast 20% niedrigere Einnahme erzielt wurde. Wenn also dem Charakter der „non-profit-Tarifierung“ folgend, die extrem positive Entwicklung der Schiffsgröße in den Boomjahren genutzt wurde, um wie in Grafik 1 dargestellt die Mehreinnahmen durch Preisstabilität unmittelbar an die Kundschaft zurückzugeben, so muss der jetzige Einbruch bei den Schiffsgrößen (nochmals: nicht Schiffsanzahl!) sofort wieder ausgeglichen werden!

Trotz der bundeseinheitlichen Anpassung der Tarifgrundlagen für die deutschen Seelotsen ist also in den folgenden Jahren regional eine extrem unterschiedliche Anpassung der Tariftabellen erforderlich. Ein weiteres interessantes Beispiel stellt hier die „Elbe“ dar: Der Anteil des Verkehrs auf der Außenelbe zum Nord-Ostsee-Kanal ist überproportional zurückgegangen, stellt aber die erheblich kleineren Schiffe als der Zulauf zum Hamburger Hafen dar. Die durchschnittliche Schiffsgröße ist also angewachsen und es zeichnet sich ab, dass aus diesem Grunde auf der Elbe keine Tabellenanhebung erforderlich sein wird.

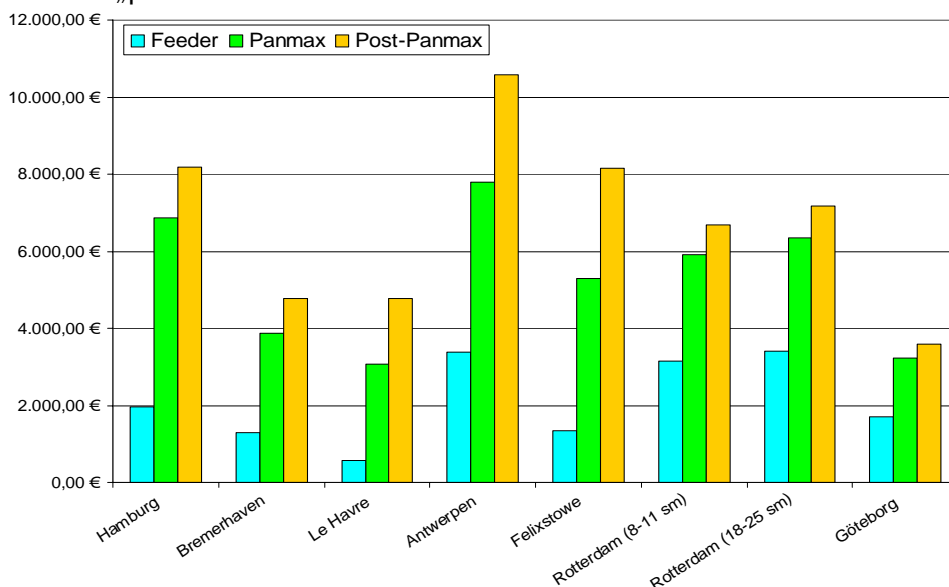
Ist das Lotswesen in Deutschland zu teuer?

Zu untersuchen bleibt dann natürlich noch der pauschale Vorwurf einzelner Kritiker, dass die bundeseinheitlichen Grundlagen für die Berechnung der Soll-Betriebseinnahmen zu hoch angesetzt sind oder einfacher ausgedrückt: „Die Lotsen verdienen zu viel Geld!“ und man ist sich

¹⁰ Dabei konnte in einigen Bruderschaften bei weitem nicht die erforderliche Anzahl von Seelotsenanwärtern angeworben werden.

dann nicht zu schade, auch irgendwelche Zahlen in den Raum zu werfen! Um einen wirklichen Eindruck vom Verdienst eines Lotsen zu erhalten, kann aber - wie oben beschrieben - weder die reine Berechnungsgröße „Soll-Betriebseinnahme“, noch die tatsächlich in einem Jahr erzielte Gesamt-Einnahme herangezogen werden, weil diese den beschriebenen extremen Schwankungen unterliegt. Nur der Verdienst pro Stunde des Einsatzes eines Lotsen, also die „Lotsstunde“ kann eine sinnvolle Basis für die hier erfolgende Darstellung bilden. Es sei nochmals darauf hingewiesen, dass von dieser Lotsstunde alle „Betriebskosten“ einer Lotsenbrüderschaft gedeckt werden müssen. Es müssen also auch die Lotsen bezahlt werden, die sich im Urlaub befinden, die in der Verwaltung tätig sind, die Weiterbildung durchführen oder Kollegen, die krankheitsbedingt ausfallen¹¹. Die Höhe der Lotsstunde beträgt im derzeit gültigen Tarif 68,11 €. Dies ist also der Betrag, der einem Kunden¹² pro Stunde Einsatzaufwand in Rechnung gestellt wird. Genauso verfahren alle Dienstleistungsunternehmen im Hafen, allerdings ist der Betrag pro Lotsung im Gegensatz z.B. zu den Umschlagsunternehmen an 365 Tagen und zu jeder Tages oder Nachtzeit immer gleich¹³. Von der genannten Lotsstunde verbleiben nach Abzug aller Betriebskosten, der Sozialabgaben und der Steuern ca. 30% beim einzelnen Lotsen.

Es ist vollkommen legitim, dass die maritime Wirtschaft bei der Höhe der Anlaufkosten immer wieder darauf hinweist, dass wir uns im Wettbewerb mit den anderen Häfen der Nord-Range befinden und deshalb zur Gestaltung einer Tariftabelle auch ein „Blick über den Tellerrand“ gehört. Auf Bitten von Vertretern der maritimen Wirtschaft wurde deshalb im vergangenen Jahr vom Bundesverband der See- und Hafenslotsen ein sehr umfangreicher internationaler Vergleich aller Kosten, die mit einer Lotsung im Zusammenhang stehen, für die Containerhäfen der Nord-range erstellt. Die Datenbasis ist äußerst komplex, weil in jedem Land unterschiedliche Einzelgrößen¹⁴ in verschiedenen Tarifteilen zusammengefasst werden. Um eine vergleichbare Basis zu haben, sind deshalb in allen Häfen auch wirklich alle entsprechenden Kosten einbezogen worden. Für Hamburg und Bremerhaven bedeutet dies, dass die Aufstellung somit nicht nur die Werte aus den Lotsgeld-Tabellen beinhaltet, sondern die tatsächlich im Zusammenhang mit einer Lotsung anfallenden Gesamtkosten. Nach einer gemeinsamen Auswertung der vorgelegten Analyse wurden die folgenden Darstellungen von Vertretern des VDR und der Makler als „fair berechnet“ und „plausibel“ bezeichnet.



Grafik 5: Vergleich der absoluten Lotskosten ausgewählter Häfen in der Nordrange

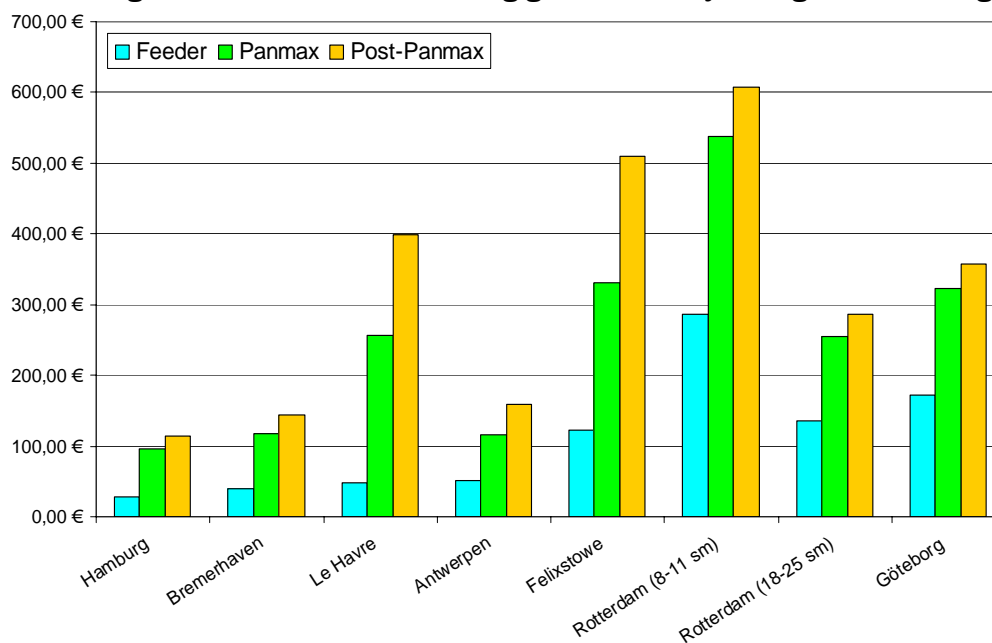
¹¹ Diese sogenannte „Ausfallquote“, in der sich alle diese Kriterien zusammenfassen, beträgt zur Zeit 31,2%.

¹² Bei einer gelotsten Schiffsgröße entsprechend dem „Mittelschiff“

¹³ Das Unternehmen „Eurogate“ stellt z.B. in Hamburg dem Kunden pro eingesetztem Hafearbeiter stündlich 69 € in Rechnung. Bei Umschlagsarbeit in der Nacht, an Wochenenden oder Feiertagen werden Zuschläge zwischen 1.225 und 4.060 € pro Gang (10 Personen) und Schicht erhoben! (Quelle Internet: www.eurogate.de)

¹⁴ See-, Revier-, Hafenslotsgelder; Zuschläge wie Fairway-, Conservancy- oder Buoy-Dues; VTS- oder Lotsabgaben; Rabatte; usw.

Die Grafik 5 über diesen Gesamt-Lotskostenvergleich der wichtigsten Häfen in der Nordrange zeigt, dass die deutschen Häfen sich im Mittelfeld bewegen¹⁵. Diese Aufstellung berücksichtigt allerdings nicht die Standortunterschiede durch die Länge des Reviers¹⁶. Natürlich interessieren den Kunden in erster Linie nur diese Gesamtkosten. Andererseits wird aber der Standortnachteil eines längeren Anlaufes wie im Falle von Hamburg oder Antwerpen durch die logistischen Vorteile einer tief im Hinterland liegenden Metropolregion ausgeglichen. Allerdings gehen die Standortnachteile der deutschen Reviere voll zu Lasten der Lotsen, denn im europäischen Vergleich der erzielten Brutto-Betriebseinnahme muss berücksichtigt werden, wie hoch der zu leistende Arbeitsaufwand für die Durchführung einer Lotsung ist. Dieser lässt sich realistisch im Vergleich der oben genannten Kosten in Abhängigkeit von der jeweiligen Revierlänge darstellen.



Grafik 6: Vergleich der Lotskosten pro Seemeile ausgewählter Häfen in der Nordrange

Grafik 6 veranschaulicht, dass das deutsche Lotswesen im europäischen Vergleich mit den direkten Konkurrenzhäfen extrem kostengünstig ist. Außerdem muss beachtet werden, dass in Deutschland für die aufgeführten Kosten zusätzliche Dienstleistungen wie z.B. eine Radarberatung bei Nebel erbracht werden, die in den aufgezeigten Gesamtkosten enthalten sind.

Ein Zwischenfazit

Halten wir also zunächst fest:

- ▶ Die Lotsgebühren (Anlaufkosten für das Lotswesen) teilen sich in Lotsgeld und Lotsabgabe auf. Auf die Höhe der Lotsabgabe haben die Lotsen keinerlei Einfluss.
- ▶ Die bundeseinheitlichen Berechnungsgrundlagen für das Lotsgeld werden kaum noch in „Tarifverhandlungen“ geregelt, sondern unterliegen einer sehr plausiblen und transparenten Systematik.
- ▶ Die regional unterschiedliche Höhe der erforderlichen Veränderung einer Tariftabelle ergibt sich aus der unterschiedlichen Entwicklung der Größe der gelotsten Schiffe.
- ▶ Die Höhe des Lotsgeldes, welches ein berechnetes „Durchschnittsschiff“ im jeweiligen Revier zu zahlen hat, erfolgt nach den Prinzipien einer „non-profit“-Berechnung; es werden alle Überschüsse oder Verluste aus dem vergangenen Jahr ausgeglichen.

¹⁵ Die Kosten des Hafens von Göteborg sind nicht komplett darstellbar, weil dort die „halb-staatlichen“ Lotsen aus den „fairway dues“ stark quersubventioniert werden. Die Gesamtkosten liegen mit ca. 32.000 € für ein Post-Panmax-Schiff deutlich über denen aller anderen Häfen.

¹⁶ Die stark variierenden Kosten der jeweiligen Schiffsgröße in Le Havre resultieren aus unterschiedlichen Versetzpositionen.

- ▶ Dies soll sicherstellen, dass der Lotse bundeseinheitlich immer „das Gleiche“ verdient, d.h. pro Einsatz sollen die Kosten gedeckt sein.
- ▶ Dass die Lotsen zwar prinzipiell das „Gleiche“, aber nicht das „Selbe“ verdienen, liegt am unterschiedlichen Personalbestand einer Brüderschaft. Das unternehmerische Risiko bei einem Verkehrseinbruch zuviel Lotsen eingestellt zu haben und somit die Betriebseinnahme nach Abzug der Kosten einer Brüderschaft unter mehr Kollegen teilen zu müssen (wie während der derzeitigen Schifffahrtskrise), tragen die freiberuflich tätigen Lotsen in voller Höhe selbst.
- ▶ Ebenso sind die Lotsen vom Staat verpflichtet, die ständige Verfügbarkeit eines Lotsen ohne Wartezeit für die Schifffahrt zu gewährleisten, egal wie hoch die Mehrarbeit wird und dies auch, wenn (wie in den letzten Jahren) nicht die erforderlichen Neueinstellungen rekrutiert werden können.
- ▶ Im internationalen Vergleich sind die Kosten, die beim Anlauf deutscher Häfen unter Berücksichtigung der Revierlänge von der Kundschaft für die Dienstleistung des Lotsen entrichtet werden müssen, extrem niedrig.

Die Tariftabellen-Anpassungen zum 01. Februar 2009

Natürlich müssen wir zum Eingang zurückkehren, indem jetzt - nach Kenntnis aller Grundlagen - die vehemente Kritik der Vertreter des Hamburger Hafens an den Tariftabellensteigerungen untersucht werden. In den sehr ausführlichen Tarifgesprächen mit den Vertretern der maritimen Wirtschaft in der ersten Jahreshälfte 2008 dominierten ganz andere Themen als eine Finanz-, Wirtschafts- oder gar Schifffahrtskrise: In einigen Revieren standen die Lotsenbrüderschaften (wie auch viele Reedereien) vor einem dramatischen Engpass bei der Rekrutierung der erforderlichen Nachwuchskräfte, um angesichts der ständig steigenden Anlaufzahlen überhaupt die ständige Verfügbarkeit des Lotsendienstes sicherstellen zu können. Es zeichnete sich also eine ganz andere Krise ab und nach intensiven Gesprächen mit Vertretern des VDR, der Hafenwirtschaft und der Schiffsmakler bestand Einigkeit, dass einzelne Maßnahmen zwingend erforderlich sind, um die Attraktivität des Lotsenberufes angesichts der veränderten Rahmenbedingungen für Nautiker (Haustarife und Urlaubsregelungen der Reedereien) sicherzustellen.

In den Tarifgesprächen mit dem Ministerium ging es dabei eigentlich gar nicht um die Steigerung der Soll-Betriebseinnahme der Lotsen, die gemäß dem oben beschriebenen Index nur 2,75% ausmachte, sondern in erster Linie um einige Posten, die zwar den Lotstarif belasten, dem Lotsen persönlich aber gar nicht zugute kommen. Dies betraf in erster Linie Kosten der umfangreichen Fortbildungskonzepte, die bei der Umsetzung der entsprechenden IMO-Richtlinie zwingend dem deutschen Lotswesen übertragen wurden und die Kompensation erheblicher Verluste im Bereich der Altersversorgung, die sich durch die Pflichtmitgliedschaft der freiberuflich tätigen Seelotsen in der gesetzlichen Rentenversicherung ergaben. Gerade die Tarifierung dieser Anteile war bereits während des größten Booms der Schifffahrt im Jahr 2006/2007 vom Bundesverband der Lotsen angemahnt, vom Tarifgeber aber immer weiter verschoben worden und im Frühjahr 2008 hatte sich eine erhebliche „Bugwelle“ aufgestaut. Einziger „Bonus“ zur Sicherung der Attraktivität des Lotsenberufes war die Senkung der dem Tarif zugrunde liegenden wöchentlichen Arbeitszeit der Lotsen von 50 (!) auf 49 Stunden.

So ergab sich im Sommer 2008, also deutlich vor der Zeit, als eine echte Krise für alle Beteiligten im maritimen Bereich erkennbar war, eine Veränderung der Grundlagen der Lotsgeld-Tarifierung mit weitgehendem Einverständnis der beteiligten Küstenländer und der meisten Vertreter der maritimen Wirtschaft¹⁷, die in der Summe zu einer Anhebung der Lotsstunde um

¹⁷ Die hierzu veröffentlichten gegenteiligen Ausführungen in den Jahresberichten des Verbandes deutscher Reeder und des Zentralverbandes der Schiffsmakler Anfang 2009 sind dann zwar vielleicht noch verständlich, entsprechen aber nicht dem Ergebnis der mündlichen Verhandlungen!

8,7% führen musste. Es steht vollkommen außer Frage, dass dies – aus welchen Gründen auch immer - ein überdurchschnittlicher prozentualer Steigerungssatz ist. Angesichts der heftigen Äußerungen einzelner Vertreter der maritimen Wirtschaft, die regelrecht die Existenz und Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Häfen aufgrund dieser Steigerung in Frage gestellt sehen, muss aber auch erlaubt sein, diesen Prozentsatz in seinen monetären Auswirkungen darzustellen: Für ein 20.000-BRZ-Schiffes auf der Außenweser stiegen die Lotsgelder durch die erfolgte Tabellenanpassung um 40 €, nach Hamburg mit der doppelt so langen Revierfahrt um 98 €!

Dann folgte zusätzlich die ewige Crux der Veröffentlichung von Tariftabellen, die auf einer Verordnung beruhen: Die nach der Vereinbarung bis zur Inkraftsetzung erforderliche Bearbeitungszeit zog sich bis Februar 2009 hin und die Rahmendaten der maritimen Wirtschaft hatten sich bekanntlich komplett gedreht. Die Vertreter der Lotsen hatten deshalb unmittelbar und noch vor der Veröffentlichung der lange verabschiedeten Tariftabellen in diversen sehr konstruktiven Krisengipfeln mit dem Ministerium die Situation besprochen. Es gab und gibt auch heute noch durchaus eine Möglichkeit, wie die Gesamt-Anlaufkosten im Bereich des Lotswesens stabil gehalten oder sogar gesenkt werden könnten. Dazu hätte der Staat sich zu einer ähnlichen Subventionierung über den öffentlichen Teil der Lotsabgaben entschließen müssen, wie er dies in vielen anderen Wirtschaftsbereichen bekanntlich mit viel größeren Summen geleistet hat. Insofern sind auch hier die Ausführungen des eingangs erwähnten Artikels im Hamburger Abendblatt, dass andere Häfen der Nordsee die Anlaufkosten aufgrund der Wirtschaftskrise deutlich gesenkt haben, vollkommen korrekt. Bei den Anlaufkosten von z.B. Antwerpen wurde der Teil der öffentlichen Abgaben drastisch gesenkt und ohne den dort tätigen Lotsen das tariflich zustehende Einkommen¹⁸ zu senken, konnte man so der Schifffahrt erheblich entgegenkommen. Das nunmehr erfolgte Lob der deutschen Reeder für diese Maßnahme des belgischen Staates zeigt einmal mehr, dass es natürlich immer nur um die Gesamt-Anlaufkosten geht und nicht darum, an welcher Stelle eingespart wird¹⁹.

Die Tariftabellen-Anpassungen zum 01. Januar 2010

Aufgrund der eben beschriebenen extrem langen Vorlaufzeit wurden die Grundlagen für die nächste erforderliche Anpassung der Tariftabellen bereits im Mai 2009, also inmitten der größten Schifffahrtskrise der Nachkriegszeit vereinbart. Hier kann also nicht die „Entschuldigung“ gelten, dass die Situation der maritimen Wirtschaft zum Zeitpunkt der Umsetzung nicht erkennbar war. Und haben die Lotsen tatsächlich in keiner Weise flexibel auf diese Krise reagiert?

Eigentlich hätten der Bundesverband der See- und Hafenlotsen und die Bundeslotsenkammer kaum in Verhandlungen treten müssen, denn es waren gemäß dem obigen Schema und bei den vorherigen Gesprächen fast alle erforderlichen Komponenten nicht nur zugesagt, sondern auch schriftlich fixiert. Alleine diese verbrieften und gar nicht mehr zu verhandelnden Einzelposten hätten zwingend eine weitere Anhebung der Lotsstunde um fast 8 % erforderlich gemacht! Bereits im April und Mai wurde auf ganz erhebliche Bestandteile beim Lotsgeld aufgrund der derzeitigen Situation zum erheblichen finanziellen Nachteil eines jeden Lotsen verzichtet:

¹⁸ Die Lotsen in Belgien haben zum größten Teil einen ganz anderen Status als in Deutschland. Es handelt sich um Staatsbedienstete mit fester Vergütung. Dadurch ist eine solche direkte Subventionierung relativ einfach möglich, die in Deutschland nur über den Anteil der Lotsabgabe denkbar ist.

¹⁹ Ohnehin ist aber fraglich, ob eine Senkung der relativ gleich hohen Anlaufkosten wirklich die drohende Abwanderung von Containerschiffen zu den Westhäfen stoppen kann, solange die Umschlagskosten z.B. in Hamburg mit 224 € pro bewegtem Container ca. 60 € höher als in Antwerpen sind (Bei nur ca. 300 Containern eines Feederschiffes = 18.000 € Differenz!). (Quelle: Aussagen des ZDS, Internet: www.eurogate.de)

- ▶ Das auch mit den Vertretern der maritimen Wirtschaft absolut fest vereinbarte Index-Verfahren wurde einmalig ausgesetzt. Anstatt der sich zwingend ergebenden 4,2% Steigerung²⁰ wurden 2,9% vereinbart.
- ▶ Bei der fest zugesagten und detailliert berechneten Kompensation der Verluste bei der Altersversorgung wurden statt der erforderlichen 1,7% nur 0,9% umgesetzt und die Lotsen haben sich bereit erklärt, den Rest als Eigenanteil zu tragen.
- ▶ Die weitere Umsetzung der Rückfinanzierung der erheblichen Kosten für die Fortbildung wurde ausgesetzt, obwohl die Programme voll weiterlaufen und damit dieser Anteil von den Lotsen selbst getragen werden muss.
- ▶ Bei der Berechnung der regionalen Tariftabellen wurde in vielen Revieren, bei denen sich ein erheblicher Einbruch des Mittelschiffes ergeben hatte, auf die damit verbundene erforderliche volle Anhebung verzichtet.

Dies alles stellt angesichts des gesetzlich verankerten „non-profit“-Verfahrens eine erhebliche persönliche Einbuße für jeden einzelnen Lotsen dar und war von den Verhandlungsführern der Lotsen deren Basis nur schwer zu vermitteln. Ein wenig Lob, wie es das Verkehrsministerium gegenüber den Lotsen ausdrücklich ausgesprochen hat, wäre auch seitens der maritimen Wirtschaft bestimmt für das weitere Miteinander nach „irgendwann durchstandener Krise“ hilfreich gewesen.

Fazit

Will die maritime Wirtschaft also wirklich ein Lotswesen, welches sich bei der Tarifgestaltung flexibel der konjunkturellen Situation anpasst? Das Lotswesen in seiner heutigen Form garantiert

- ▶ den Hafenbetreibern als deren höchstes Gut die ständige Verfügbarkeit eines Lotsen,
- ▶ den Reedern und Kapitänen hochqualifizierte Berater auf dem neuesten Ausbildungsstand,
- ▶ den Charterern auch langfristig absolut kalkulierbare Kosten,
- ▶ den Seeversicherern ein im Verhältnis zur hohen Verkehrsdichte mit sehr langen Revierfahrten trotzdem nahezu risikofreies Anlaufen der Schiffe,
- ▶ der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung eine der wichtigsten Säulen des Verkehrssicherungssystems deutsche Küste ohne Belastung des eigenen Personalkostenetats,
- ▶ und „last but not least“ dem Bürger einen Vertreter des Staates an Bord der meisten Schiffe, der sein Handeln an der Sicherheit und den Folgen für die maritime Umwelt ausrichtet und nicht an wirtschaftlichen Interessen.

Alles dies wäre in Frage gestellt, wenn das Lotswesen zu einem „service of commercial value“ und damit der Ausrichtung nach in erster Linie wirtschaftlichen Zielen mutieren soll.

Gleichwohl ist eine Flexibilisierung der Gesamt-Anlaufkosten für die Schifffahrt möglich, wenn der Staat sich dazu entschließt, in „schlechten Zeiten“ über die Tabellenanteile der öffentlichen Abgaben eine Subventionierung der deutschen Häfen zum Ausgleich von Standortnachteilen vorzunehmen. Nahezu zwingend müsste dann aber auch hingenommen werden, dass die Abgaben in Boomzeiten deutlich steigen könnten. Dies ist aber eine politische Entscheidung und damit eine an ganz anderer Stelle zu diskutierende und dann zu entscheidende Frage...

²⁰ Hierbei ist zu beachten, dass für diese Steigerung der VDR mit verantwortlich zeichnet, weil eine Komponente des Index der Kapitäns-HTV ist. Dieser stieg um 5,25%, ebenfalls trotz Krise, und wurde bisher auch nicht abgesenkt!