



Handelskammer Bremen
für Bremen und Bremerhaven

Dr. [REDACTED]
Bundesministerium für Verkehr
[REDACTED]
[REDACTED]

5. Dezember 2025

Per E-Mail: [REDACTED]

**Betreff: Entwurf einer Siebzehnten Verordnung zur Änderung der Lotstarifverordnung
Entwurf einer Achten Verordnung zur Änderung der Kanalsteuertarifverordnung**

Ihr Zeichen: [REDACTED]
Hier: Stellungnahme von ZVDS e.V. und VDR e.V.

Sehr geehrte Frau Dr. [REDACTED]

haben Sie vielen Dank für die Zusendung der genannten Unterlagen sowie für die Möglichkeit hierzu Stellung nehmen zu können. Nach Durchsicht der Unterlagen möchten wir von dieser Gelegenheit wie folgt Gebrauch machen.

1. Vorbemerkung

In dem Anschreiben weisen Sie darauf hin, dass die Lotstarifverordnung jährlich an die wirtschaftliche Entwicklung und an die Einkommensentwicklung angepasst wird. Dies mag für die Bemessung der Lotsabgabe Sinn machen, da sie als Teil des Haushalts dem Gebot der Jährlichkeit unterliegt.

Für die Anpassung des Lotsgeldes schreibt das Seelotsgesetz allerdings keine zwingende jährliche Überprüfung bzw. Anpassung vor. Gemäß § 45 Absatz 3 Seelotsgesetz sind die Lotsgelder so zu bemessen, dass die Seelotsen bei normaler Inanspruchnahme ein Einkommen und eine Versorgung haben, die ihrer Vorbildung und der Verantwortung ihres Berufes entsprechen. Aus dieser Vorschrift ergibt sich kein Anspruch, die Lotsgelder im Jahresrhythmus zu erhöhen. Dass dies in der Vergangenheit trotzdem so geschah, privilegierte die Seelotsen gegenüber anderen Berufsgruppen nicht unerheblich, deren Gehälter nämlich aufgrund von längeren Laufzeiten der einschlägigen Tarifverträge deutlich langsamer anstiegen. Auch vor diesem Hintergrund wäre es vielleicht einmal angezeigt, die Praxis der jährlichen Erhöhungen zu hinterfragen.

2. Erhöhung der Lotsabgaben

Die geplante Erhöhung der Lotsabgaben um 7% sind schon eine deutliche Ansage und in Zeiten sinkender Energiepreise eigentlich nicht zu vermitteln, zumal die Abgabe bereits im vergangenen Jahr um 16% gestiegen ist. Ursächlich für die erneute Kostensteigerung sind die unerwartet hohen Kosten für die Beschaffung neuer Tonnage zur Versetzung von Lotsen sowie die Kosten für die Versetzung der Lotsen per Hubschrauber.

Diese Entwicklung ist nicht neu und führte dazu, dass die Titel „Lotsabgabe“ von 52 Mio. EUR im Jahr 2010 auf mittlerweile gut 120 Mio. EUR im Jahr 2025 angestiegen ist. Dies verwundert umso mehr, als dass mit der Anschaffung moderner Tenderboote zur Versetzung in der deutschen Bucht die Einsparung von Betriebspersonal und eine Reduzierung der aufwendigen Helikopter-Versetzungen, also eine Kosteneinsparung, erzielt werden sollte. Stattdessen sehen wir eine gegenteilige Entwicklung. Und anstatt Produktivitätspotenziale zu heben, wird immer mehr Geld für den Einsatz moderner Technik ausgegeben, ohne dass es eine spürbare Einsparung gibt.

Im Sinne eines „ceterum censeo“ möchten wir an dieser Stelle wiederholen, dass wir der Meinung sind, dass es sich bei der Versetzung der Seelotsen durch den Seelotsbetriebsverein um einen Umsatz handelt, welcher dem Seeschiff zu zuordnen ist und entsprechend von der Umsatzsteuer befreit sein müsste. Eine entsprechende gesetzliche Klarstellung bleibt daher unser Ansatz, zumal diese Maßnahme eine strukturelle Entlastung von ca. zehn Millionen EUR p.a. bedeuten würde. Zudem wäre es wünschenswert, die bestehende Rabattsysteme bei der Lotsabgabe zu hinterfragen. Insbesondere für die Fährverkehre in der Ostsee wäre mit Blick für die günstigeren Bedingungen in den Häfen in Dänemark, Schweden und Polen eine stärkere Rabattierung wünschenswert.

3. Anpassung der Lotsgelder

Die geplanten Steigerungen sind transparent dargelegt und folgen den vereinbarten Mechanismen. Gleichwohl bleibt ein Unbehagen. Wir haben ein System, das nur bedingt angemessen auf Verkehrsschwankungen reagieren kann. Tatsächlich werden die Reviere, die unter Verkehrsrückgängen leiden, bestraft, weil die verbliebenden Schiffe die steigenden Kosten stemmen müssen, was die Attraktivität der Reviere weiter sinken lässt. Hinzu kommt, dass die Soll-Betriebseinnahmen aufgrund der Praxis der jährlichen Anpassung die Einkommen der Seelotsen stärker als vergleichbare Berufsgruppen gestiegen sind. Betrug die rechnerische Sollbetriebseinnahme pro Lotsen im Jahr 2010 nach 10.300 EUR im Monat, steigt dieser Wert nun auf 14.147 EUR. Das tatsächliche Einkommen dürfte sogar noch höher sein, was an der günstigen Entwicklung der Schiffsgrößen sowie an der Tatsache, dass in manchen Lotsrevieren weniger Lotsen beschäftigt sind als die Soll-Lotszahl die sich nach dem Verkehrsaufkommen rechnerisch ergibt. Dagegen stieg die sog. Kapitänssteuer gemäß dem HTV-See in der Gruppe ab 3.500 BRZ von 6.574 EUR / Monat (2014) auf 8.064 EUR / Monat und damit deutlich weniger.

Zur Erinnerung: gemäß § 45 Absatz 3 Seelotsgesetz sind die Lotsgelder so zu bemessen, dass die Seelotsen bei normaler Inanspruchnahme ein Einkommen und eine Versorgung gaben, die ihrer Vorbildung und der Verantwortung ihres Berufes entsprechen. Unabhängig von der Frage, was eine normale Inanspruchnahme bedeutet, und was im Zuge einer erneuten Studie zur tatsächlichen Arbeitszeit im Seelotswesen nochmals kritisch hinterfragt werden sollte, müssten sich die Lotsgelder eigentlich viel stärker an der Kapitänssteuer gemäß HTV orientieren anstatt sich abgekoppelt vom Markt weiterzuentwickeln. Dies gilt umso mehr, als dass sich das Berufsbild des Seelotsen aufgrund des neuen Ausbildungsweges komplett verändern und das Einstiegsalter der Anwärter sinken wird.

Es wäre aus unserer Sicht daher an der Zeit, das bisherige, in Teilen 75 Jahre alte System einmal kritisch auf seine Zukunftsfähigkeit, vor allem mit Blick auf die Ermittlung einer angemessenen Vergütung, kritisch zu hinterfragen. Vielleicht hilft da auch ein Blick auf die Situation in andere EU-Staaten.

4. Erhöhung der Abgabe für Hubschraubereinsätze

Auch wenn wir nachvollziehen können, dass mit der vorgesehenen Anhebung der Zusatzabgabe für die Hubschraubereinsätze noch höhere Anstiege der Lotsabgabe verhindert werden soll, bedeutet auch dies Verteuerung der Hubschraubereinsätze für die Schiffe, die diesen Service benötigen. Vor dem Hintergrund der besonderen Kostenrelevanz halten wir es aber für sachgerecht, künftig eine jährliche Evaluierung der tatsächlichen Anzahl, Einsatzsituationen und Kostenentwicklungen der Hubschraubereinsätze im Seelotswesen einzuführen. Dies würde eine belastbare Grundlage für die Fortschreibung des Zuschlags schaffen, die Transparenz erhöhen und die Akzeptanz künftiger Anpassungen steigern.

5. Kanalsteuerrtarifverordnung

Bereits mit der 7. Änderungsverordnung wurden die Kanalsteuerentgelte zum 1. Januar 2025 um 10,2 % erhöht. Die nun vorgesehene weitere Anhebung um 5,5 % zum 1. Januar 2026 führt zu einer überjährigen Erhöhung von 16,2 %. Dies stellt eine außergewöhnlich hohe Tarifdynamik in kurzer Zeit dar.

In diesem Zusammenhang möchten wir nochmals daran erinnern, dass die erneute Erhöhung vor allem eine Folge der reduzierten Geschwindigkeit auf dem NOK ist. Durch die bestehenden Geschwindigkeitsbeschränkungen erhöhen sich bekanntermaßen die Arbeitszeiten der Kanalsteuerer, was natürlich zu Personalengpässen und höheren Kosten führt. Uns ist bewusst, dass der akute Personalmangel in diesem Revier nicht über Nacht gelöst werden kann. Allerdings erscheint uns der bisherige Ansatz, auf Personalengpässe mit höheren Tarifen / Abgaben zu reagieren, nur bedingt zur Lösung des Problems beizutragen. Hier müssten ggf. neue Wege beschritten werden.

6. Evaluierung NOK-Revier

Der NOK ist für die Kundschaft keine zwingend notwendige Infrastruktur. Vielmehr ist er nur eine Option für die Kundschaft des NOK, die jederzeit die alternative Route um Skagen nutzen kann und so reagiert die Kundschaft empfindlich auf jede Kostensteigerung. Während höhere Gebühren bei Hafenanläufen im Vergleich zum Wert der Ladung kaum ins Gewicht fallen, wird eine Kostensteigerung im Kanal unmittelbar und ausschließlich dazu führen, dass die Option um Skagen vermehrt gewählt wird. Daher ist das Lotsrevier NOK im Gegensatz zu den Hafenslotsrevieren gesondert zu bewerten.

Neben der zügigen Beseitigung der Schäden an der Uferböschung und der Wiederherstellung der bisherigen Höchstgeschwindigkeiten im Nord-Ostsee-Kanal (NOK) müssen auch die Befahrensabgaben über den 30. Juni 2026 hinaus reduziert bleiben. Darüber hinaus sollte ergebnisoffen geprüft werden, ob die Freifahrtgrenzen für die Lotsannahmepflicht so angepasst werden können, dass lediglich größere Einheiten verpflichtend von Lotsen und Kanalsteuerern begleitet werden, während kleinere Schiffseinheiten grundsätzlich nur von Kanalsteuerern gefahren werden. Dies würde die Attraktivität und Wettbewerbsfähigkeit des Nord-Ostsee-Kanals erheblich steigern, da ein überproportionaler Anstieg Kosten der Kanalpassage durch das Lotsgeld entsteht. Es ist der Kundschaft des Nord-Ostsee-Kanals nicht mehr vermittelbar, Lotsen- und Kanalsteuererwesen weiterhin bei massiven Kostensteigerungen in diesen Berufsgruppen getrennt und isoliert zu betrachten.

Für die Berücksichtigung unserer Anmerkungen wären wir dankbar.

Mit freundlichem Gruß

[REDACTED]
Zentralverband Deutscher Schiffsmakler e.V.

[REDACTED]
[REDACTED]
Telefon: + [REDACTED]
[REDACTED]
Lobbyregister: [REDACTED]

[REDACTED]
Zentralverband der
Seehafenbetriebe e.V.

[REDACTED]
[REDACTED]
Telefon: [REDACTED]
[REDACTED]
Lobbyregister: [REDACTED]

[REDACTED]
Verband Deutscher Reeder e.V.

[REDACTED]
[REDACTED]
Telefon: + [REDACTED]
[REDACTED]
Lobbyregister: [REDACTED]

[REDACTED]
Handelskammer Bremen - IHK für deutschen
Bremen und Bremerhaven

[REDACTED]
[REDACTED]
Tel: [REDACTED]
[REDACTED]