



**Stellungnahme**  
**des Bundesverbandes der See- und Hafenslotsen**  
**(BSHL)**

**Lobbyregisternummer: K8207441**

zum Referentenentwurf der Siebzehnten Verordnung zur Änderung der  
Lotstarifverordnung (LTV)

Hamburg, den 04.12.2025

Korrespondenzadresse:

Bundesverband der See- und Hafenslotsen (BSHL)

[Redacted]  
[Redacted]  
E-Mail: [Redacted]

Lobbyregisternummer: [Redacted]

## Inhaltsverzeichnis

- 1 Vorbemerkung
2. Grundlegende Bewertung des Verordnungsentwurfs
3. Stellungnahme im Einzelnen

### 1. Vorbemerkung

Der vorliegende Referentenentwurf der Siebzehnten Verordnung zur Änderung der Lotstarifverordnung (LTV) erläutert in der Begründung, Ziel der Änderungsverordnung sei u. a. die jährliche Anpassung der Tabellen für die Lotsgelder (privatrechtliches Entgelt für die Beratungsleistung der Seelotsen) an die wirtschaftliche Entwicklung und an die Entwicklung der Einkommen.

Zur Anpassung an die wirtschaftliche Entwicklung gehört auch das verfügbare Einkommen der Seelotsen. Wie nachstehend erläutert wird, hat sich das Seelotseinkommen - trotz jährlicher Anpassung - negativ entwickelt.

### 2. Grundlegende Bewertung des Verordnungsentwurfs

Das Ziel, die Sollbetriebseinnahmen der Seelotsen an die wirtschaftliche und an die Einkommensentwicklung anzupassen, wird mit der vorgeschlagenen Änderung der Lotsgeldtabellen für 2026 insgesamt erneut nicht erreicht, weil der Inflationsausgleich zu niedrig berechnet wurde.

Zitat aus einem Antwortschreiben des BMDV an den BSHL:

*„Das BMDV hat für die Bemessung der Lotsgelder ab 2023 eine Regelung zur Gewährung eines Inflationsausgleiches geschaffen. Diese wurde abweichend der üblichen Tarifierungssystematik getroffen, um eine Doppelberücksichtigung von Inflationseffekten in der Tarifierungssystematik, die sich auf Vorjahre bezieht, zu vermeiden und gleichzeitig den Seelotsinnen und Seelotsen in der aktuellen gesamtwirtschaftlichen Lage entgegenzukommen“.*

Die geschaffene Regelung hat zu einem Minderausgleich geführt.

Die wirtschaftliche Entwicklung der Lotseneinkommens ist nun durch einen hohen Kaufkraftverlust der Vorjahre belastet. Der summierte Verbraucherpreisindex (Inflation) betrug lt. Statistischem Bundesamt in den fünf Jahren von

2020 bis 2024 **19,3%**

(Startwert 2020 100%; Endwerte 2024 119,3%)

In den vorgenannten fünf Jahren stiegen die Sollbetriebseinnahmen der Seelotsen durch die jährlichen prozentualen Erhöhungen in Summe lt. Tarifschreiben nur um insgesamt **12,2 %**.

Die Grundlagenberechnung des BMDV zur „Gewährung eines Inflationsausgleiches“ war aufgrund der verfehlten Systematik ungeeignet, die Inflationsverluste der Seelotsen zu kompensieren. Als Ergebnis müssen wir zu unserem Bedauern feststellen, dass

**die Einkommensentwicklung der Seelotsen in den letzten fünf Jahren negativ verlief. Der Kaufkraftverlust betrug rechnerisch 7,1%**

Der Bundesverband der See- und Hafenlotsen fordert eine Nachtarifizierung dieses Inflationsverlustes bei der Tarifizierung für 2027, damit die Vorgaben des § 45 Absatz 3 Satz 2 SeeLG. erfüllt werden.

Die Grundlagen für die Ermittlung des Änderungsbedarfs bei den Lotsgeldern wird in erster Linie durch Gesetz und Verordnung geregelt. Eine negative Einkommensentwicklung ist im Seelotsgesetz nicht vorgesehen.

### **3. Stellungnahme im Einzelnen**

#### **Zu A. Allgemeiner Teil der Begründung**

*Die Lotsendienste werden gemäß § 45 Absatz 1 Seelotsgesetz (SeeLG) finanziert, Absatz 3 Satz 1 und 2 legen Bemessungsrichtlinien für die Festsetzung der Lotsabgaben und der Lotsgelder fest. Dabei ist zwischen den vom Staat vorzuhaltenden und zu betreibenden Lotseinrichtungen und der eigentlichen Lotstätigkeit zu unterscheiden. Die jährliche Anpassung erfolgt durch ein abgestimmtes und bewährtes Verfahren, welches die wirtschaftliche Entwicklung, die Einkommensentwicklung und das tatsächliche Schifffahrtsaufkommen berücksichtigt und dem alle Beteiligten zugestimmt haben.*

Das Tarifierungsverfahren orientiert sich u. a. an der Veränderung des sogenannten „Mittelschiffes“ in den Seelotsbezirken. Das Schifffahrtsaufkommen ist für die Bemessung des Lotsgeldes tarifneutral, nicht aber die Veränderung des sogenannten Mittelschiffes. Sprachlich korrekt und verständlicher wäre die Formulierung: ... und das tatsächliche Größenaufkommen in BRZ der Schifffahrt berücksichtigt ---.

In den zukünftigen Begründungen zur Änderung der LTV sollte auch deutlicher zum Ausdruck kommen, dass nur die Indexanpassung und - wenn erforderlich - Inflationszuschläge auf die Sollbetriebseinnahme für die Einkommensentwicklung der Seelotsen relevant sind.

#### **Zum Seelotsenindex:**

Die Bundeslotsenkammer und der Bundesverband der See- und Hafenlotsen fordern nachweislich seit langem die Herausnahme des Kapitäns-HTV-See aus dem Seelotsenindex.

#### Gründe:

- Der HTV-See ist im Index der tariflichen Monatsgehälter der Angestellten (DESTATIS) bereits enthalten. Durch den 50%- Anteil im Seelotsenindex ist er überrepräsentiert.
- Der HTV-See entwickelte sich unter dem statistischen Mittelwert. Der Grund für die im Vergleich schlechten Tarifabschlüsse liegt in der schwachen Position der Gewerkschaft. Diese ist durch die Ausflagungen und die dadurch bedingten Verringerung der Mitgliederzahl entstanden. Es sind nur noch rund 100 Seeschiffe im deutschen Erstregister vorhanden.
- Mit der Umsetzung der neuen Seelotsenausbildung zum 01.12.2022 durch das neue Seelotsgesetz entfällt die Bindung der zukünftigen Seelotsen des LA1-Ausbildungsweges an eine Seefahrtzeit und damit die traditionelle Bindung der Seelotsen an den Beruf des befahrenen Nautikers, bzw. des Kapitäns.

Das BMV widersetzt sich einer Herausnahme des HTV-See aus dem Lotsenindex konsequent unter Verweis auf die Interessen der maritimen Wirtschaftsverbände. Insbesondere der VDR fordert die Beibehaltung des HTV-See im Lotsenindex. Das wird verständlich, wenn man die negative Entwicklung des HTV-See im Vergleich zum Mittelwert der tariflichen Lohnentwicklung in Deutschland betrachtet. Wir halten eine Überprüfung des Seelotsenindex durch den Tarifgeber für geboten, zumal dieses bei der Einführung des Seelotsenindex vor rund 20 Jahren mit vereinbart wurde.

Zur Realität gehört aber auch, dass viele Reedereien übertariflich bezahlen, um qualifizierte Kapitäne zu halten. Der HTV ist somit ein Grundgehalt. Bereinigt man die tarifliche Sollbetriebseinnahme der Seelotsen auf ein vergleichbares Bruttogehalt, liegt diese oftmals unter dem üblichen Jahresbrutto eines aktiven Kapitäns.

#### **Inflationsausgleich:**

Wie bereits unter „2. Grundlegende Bewertung des Verordnungsentwurfs“ dargelegt, ergab ein Vergleich der Tarifsteigerung der SBE in den fünf Jahren 2020 bis 2024 mit der Inflationsrate insgesamt ein gesunkenes Realeinkommen um minus 7,1 Prozentpunkten.

Die SBE stieg um 12,2%, die Inflation betrug in diesem Zeitraum 19,3%

Die Differenz von -7,1% soll in/ab der Tarifierung für 2027 berücksichtigt werden.

#### **Exekutiver Fußabdruck**

*„Im Rahmen der Tarifierungsgespräche wurden neben der Bundeslotsenkammer auch Vertreter der relevanten Wirtschaftsverbände (Verband Deutscher Reeder, Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe e.V., Zentralverband Deutscher Schiffsmakler e.V.) angehört. Die Lotsenbrüderschaften, Küstenländer sowie regionale Wirtschaftsverbände beteiligten sich im Rahmen der regionalen Arbeitskreise an den Voraussetzungen für die Änderungen an der Verordnung. Während die Erhöhung der Lotsabgabe auf haushalterischen*

*Notwendigkeiten beruht, wurden die Interessen der Beteiligten bei der Frage der Erhöhung des Lotsgeldes sowie der Lotsgeldtabellen berücksichtigt“.*

Hierzu nehmen wir wie folgt Stellung:

Die hier beschriebene Anhörungspraxis und Beteiligungen entsprechen nicht der gesetzlichen Vorgabe.

In § 45 (2) SeeLG ist geregelt:

*„Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur wird ermächtigt, nach Anhörung der Küstenländer und der Bundeslotsenkammer durch Rechtsverordnung (Lotstarifverordnung)*

- 1. die Voraussetzungen für die Pflicht zur Zahlung der Lotsabgaben und Lotsgelder,*
- 2. die Höhe der Lotsabgaben und Lotsgelder ... näher zu bestimmen“.*

Der BSHL hat schon mehrfach darauf hingewiesen, dass die Teilnahme der Wirtschaftsverbände an der gesetzlichen vorgeschriebenen Anhörung der Bundeslotsenkammer und der Küstenländer zur Bestimmung der Lotsgelder nicht geeignet ist, die Interessen der Seelotsen zu wahren und zu fördern. Und dass damit der Wille des Gesetzgebers, vorsichtig formuliert, unterlaufen wird.

Wir bitten auch darum, den Seelotsen und dem BSHL zukünftig (wieder) die Tagesordnung und das Protokoll des BMV der Anhörung der Küstenländer und der Bundeslotsenkammer zur Kenntnis zu geben, damit eine Transparenz zu diesen Vorgängen hergestellt wird.

Wir fordern daher das BMV erneut auf, für die Trennung der gesetzlich vorgeschriebenen Anhörung der BLK und der Küstenländer von den vorgenannten Lobby- und Interessenverbänden Sorge zu tragen. Für diese und andere betroffenen Interessenverbände sollte eine Gesprächsplattform eingerichtet werden, die nur informellen Charakter hat. Dort sollten dann auch berufs- und nachwuchsrelevante Berufsverbände wie der BSHL und der VDKS vertreten sein.

Mit der Veröffentlichung dieser Stellungnahme erklären wir uns einverstanden.

Bundesverband der See- und Hafenslotsen

Der Vorstand