

*Die Suche nach dem sicheren Minimum*

## Schifffahrt und Lotsen in globalisierten Märkten

*In diesem Beitrag wird die aktuelle Diskussion aufgenommen, welche ein Spannungsverhältnis zwischen den Forderungen an die ortsgebundene öffentlich-rechtliche Aufgabe der Verkehrssicherung und der internationalen Seeschifffahrt, die sich in globalen Märkten organisiert, beinhaltet.*

### Der Markt

Seit geraumer Zeit wurden wiederholt die Horrorszenarien von enormen Überkapazitäten an Schiffsraum in der Seeschifffahrt an den Horizont gemalt. Für einige Schifffahrtsunternehmen haben sie auch bittere Konsequenzen, so z. B. für die ursprünglich deutsche DSR-Senator-Lines, welche inzwischen zu 80 % unter der Kontrolle von Hanjin Shipping steht. Die Folge ist ein erheblicher Abbau an deutschen Arbeitsplätzen.

Parallel dazu findet auf dem internationalen Markt eine enorme Konzentration des Containertransportgeschäftes in den Händen einiger weniger „Mega-Carrier“ statt.

Wir erinnern uns: Maersk übernahm bereits in früheren Jahren so bekannte Linien wie BenLine oder EAC. Inzwischen meldet sich zu allen Fragen der Riese P&O Nedlloyd mit über 120 Schiffen zu Wort. Die Verbindung APLNOL ist perfekt. Canadian Pacific kündigte jüngst an, nach Lykes und CAST nun auch Contship übernehmen zu wollen. Alles in allem ist davon auszugehen, daß sich in Zukunft wohl

einige wenige Konsortien das globale Geschehen im internationalen Liniengeschäft teilen werden.

Maersk stellt in der Zeitschrift „Fairplay“ vom 24. Juli 1997 fest: „Schiffseigner, besonders in Deutschland, geraten angesichts des schlechten Chartermarktes in Panik. Anstatt ihre Kräfte zu vereinigen und Zurückhaltung zu üben, scheint es, als wenn sie in Verhandlungen eher versuchen zu unterbieten als ihre Geschäftsbasis abzusichern.“

Nach der Rangliste der Flaggenstaaten belegt Deutschland den 23. Rang. Es sind schon Rechenkünste nötig, um die Bedeutung der deutschen Seeschifffahrt darzustellen und um noch einen Funken Rechtfertigung für die staatliche Unterstützung deutscher Reeder geben zu können. Geordnet nach den Eigentumsverhältnissen und ohne Berücksichtigung der Flagge belegen deutsche Unternehmen den 9. Platz. Aber das Handeln der internationalen Konsortien ist damit nicht zu beeinflussen. Vielmehr stehen die deutschen Einschiffsreedereien bei der Gestaltung der Charter in der Abhängigkeit der Main-Player.

Natürlich ist das monopolistische Streben der wenigen großen Konsortien als äußerst kritisch zu betrachten. Wir haben es hier mit einer knallharten und auf Gewinnmaximierung zielenden Auseinandersetzung zu tun. Es geht um billiges LKW-Fahren über See.

Der Ansatz deutscher Schifffahrtspolitik ist in dieser Marktsituation zu klein. Den nationalen Interessen von Anlegern in Schiffsfinanzierungsmodellen

ist die Politik wohl nachgekommen. Für den Umgang mit den Forderungen der internationalen Konsortien ist allerdings wohl eher eine europäische Schifffahrtspolitik, die bisher an nationalen Egoismen gescheitert ist, notwendig.

Die beschriebenen Konsortien setzen Häfen und Anrainerstaaten unter Druck, wenn es darum geht, Strukturen an ihre Bedürfnisse anzupassen (Beispiel: Forderung nach Ausbau der Flußbreviere bzw. nach Änderungen im Lotswesen). Es werden deutliche Worte nicht gescheut, wenn es um das Brechen des Monopols der Lotsen geht. Diese Konsortien gehen auch am Verband Deutscher Reeder vorbei, um ihre Forderungen z. B. im Bundesverkehrsministerium zu vertreten.

Wenn im Vordergrund das deutsche oder holländische Lotswesen als Verhinderer von Gewinnen gebrandmarkt wird, könnten die Konsortien anstatt auf die Lotsen auch auf den Staat zeigen. Diese Konsortien möchten soviel Einfluß wie möglich auf nationale, öffentliche Interessen - möglichst ohne lästige Bindungen an Gesetze - nach dem Motto: Wenn ich komme, darf kein anderer fahren.

In einem gewissen Rahmen sind öffentliche Förderungen zur Entwicklung von Häfen in strukturschwachen Gebieten gerechtfertigt. Aber sie müssen zielgerichtet sein und dürfen keine Marktverzerrungen erzeugen.

Beängstigend ist es geradezu, wenn überall an der Küste neue Tiefwasserhäfen projektiert werden. Cuxhaven und Wilhelmshaven bieten sich an wie

Sauerbier. Auch in Esbjerg soll ein neuer Hafen in Planung sein, der in Verbindung mit Straßen- und Brückenprojekten im baltischen Raum für mehrere Häfen am Nordkontinent zur echten Konkurrenz werden kann. Dieser Hafen wird aber auch den negativen Trend durch den Nord-Ostsee-Kanal erheblich verstärken helfen. Den Verlagerungen von Verkehrsströmen aufgrund solcher Projekte werden wir Lotsen auch durch Sonderangebote zu Billigstpreisen nicht begegnen können. Internationale Konsortien freuen sich natürlich über soviel indirekte Förderung ihrer Interessen. Können sie doch aufgrund der erbitterten Konkurrenz der Häfen untereinander noch besser die Bedingungen diktieren. Am Schluß der Auseinandersetzung ist damit zu rechnen, daß einige teure Baudenkmäler in Form von aufwendigen Wasserbaumaßnahmen übrig bleiben, wenn sich die Konsortien dann gegen diese Häfen entscheiden. Das Geschäft wird nur bei den Häfen bleiben, die über die entsprechende Attraktivität in Form von Ladungsangebot, Infrastruktur und Dienstleistungen verfügen. Aus der Globalisierung ist dann in der Seewirtschaft die Kolonialisierung der nationalen Interessen durch die Main-Player geworden.

### Lotsen im globalen Markt

Wir Lotsen können in dieser Situation nur absolute Geschlossenheit zeigen. Dieses betrifft nicht nur den nationalen Rahmen. Der Wunsch der Konsortien nach einem europäischen Vorgehen in Lotsenfragen ist grundsätzlich richtig. In der Umsetzung bemühen wir Lotsen uns allerdings um die Abstimmung der Interessen. Nur so läßt sich ein Beruf, der in der Ausübung an die örtlichen Reviergegebenheiten gebunden ist, auf einem international geforderten Standard ausüben.

Zum Wortführer für Veränderungen im Lotswesen hat sich P&O Nedlloyd gemacht. Zum Ausgangspunkt ihrer

Bemühungen haben sich die Vertreter dieses Konsortiums das holländische Lotswesen erkoren. Sie fordern die Liberalisierung des europäischen Lotswesens mit der Möglichkeit der Einführung alternativer Lotsendienste. Ideal wäre für P&O Nedlloyd ein Lotse, der ein Seeschiff beim Anlaufen des ersten Hafens besetzt, um es im letzten Anlaufhafen wieder zu verlassen. Diese europäischen Lotsen sollten dann auch befugt sein, ihre Tätigkeit auf den dichtbefahrenen Routen auf See auszuüben.

Solch ein Lotse kann wohl kaum noch der Spezialist aufgrund seiner besonderen Ortskenntnisse und ständigen praktischen Erfahrung in einem bestimmten Lotsrevier sein. Dieses würde den Verzicht auf die ständige Vorhaltung eines umfassenden Lotswesens zur Folge haben. Gerade für Universalhäfen wie Hamburg wäre dieses von Bedeutung. Wenn man alternative Lotsdienste in gewinnträchtigen Bereichen ermöglicht, dann muß man dem jetzigen Lotswesen zugestehen, nicht rentable Lotsungen abzulehnen. Dieses würde aber auch die Abkehr des Staates bedeuten, mit Hilfe des Lotswesens die öffentliche Aufgabe der Verkehrssicherung auf den nationalen Wasserstraßen wahrzunehmen.

Die Ergebnisse der Untersuchung um die Strandung des Tankers „Sea Empress“ unter Lotsenberatung ist eine Mahnung daran, wie ernst der Aspekt Qualität im Lotswesen zu nehmen ist.

Verantwortung für die Sicherheit und den Schutz der Umwelt auf den Wasserstraßen kann nur von einem starken und qualifizierten Lotswesen erwartet werden. Dafür sind mehrere Voraussetzungen zu schaffen:

1. Die Zusammenführung von Lotsbetrieb und Lotswesen, damit Rationalisierungen im Betrieb für die Schifffahrt spürbar werden können,
2. die ständige Einbindung eines Lotsen in VTS, damit die Kompetenz des Lotsen in allen Fragen der Verkehrsorganisation ohne Reibungsver-

luste für die Schifffahrt und die Dienstleistung des Lotsen auf den Einzelfall bezogen optimiert werden kann,

3. eine Tarifstruktur, mit welcher das Lotswesen auf die Forderungen der Schifffahrt reagieren kann,

4. die Entwicklung von eigenständigeren Organisationsstrukturen, die die Forderungen der Schifffahrt nach Umstrukturierungen der Dienstleistung (z. B. in bezug auf veränderte Angebote der Dienstleistung auch in anderen Reviergrenzen, wenn es notwendig und sinnvoll erscheint) ermöglichen und die Qualität der Dienstleistung sichern (z. B. eine eigenständige Nachwuchsförderung oder ein für alle Kollegen verbindliches Weiterbildungssystem, oder ein Qualitätssicherungssystem).

Wir Lotsen verstehen unsere Aufgabe als umfassende Dienstleistung in Richtung Verkehrsinformation, Verkehrsunterstützung, Verkehrsorganisation und Verkehrssicherheit.

Kurt Steuer  
Hamburg

Kurt Steuer, Jahrgang 1951 ist Kapitän auf großer Fahrt und Hafenlotse in Hamburg. Er ist Präsident des Bundesverbandes der See- und Hafenlotsen.