

Jahresbericht 2005 für den THB



0431-3054292, 0170-4010484

Email: verband@bshl.de



B S H L

**Bundesverband der
See- und Hafenslotsen**

Bremerhaven, den 16.12.2005

„Nachwuchsmangel wird zur Schlüsselfrage“

(Bremerhaven) Im Rückblick auf das Jahr 2005 hat jeder deutsche See- und Hafenslotse den Boom der Schifffahrtsbranche ganz persönlich deutlich zu spüren bekommen: Auf fast allen deutschen Lotsrevieren sind nicht nur die Größen der zu beratenden Schiffe stetig weiter angewachsen, sondern auch die rein numerische Anzahl der getätigten Lotsungen führte bei einigen Bruderschaften zu einer extremen Arbeitsbelastung.

Dieser Verkehrszuwachs hätte auch im vergangenen Jahr zu einer erheblichen Zahl von Neueinstellungen führen müssen. Der negative Trend bei der Anzahl der Bewerbungen qualifizierter Aspiranten hält allerdings ungebrochen an, sodass in einigen Bruderschaften weiterhin nicht der erforderliche Bestand erreicht werden konnte. Die Lotsen werden auch in der absehbaren Zukunft dauerhaft ganz erheblich Überarbeit leisten müssen. Von den Reedern, Seehafenbetrieben und Maklereien sollte in diesem Zusammenhang anerkannt werden, dass es aufgrund des Verantwortungsbewusstseins der Lotsen für das gesamte Verkehrssystem noch in keinem Fall aufgrund mangelnder Verfügbarkeit zu Wartezeiten für die Schifffahrt (wie diese inzwischen in einigen europäischen Häfen üblich sind!) gekommen ist. Wenn die Arbeitsbelastung jedoch dauerhaft Grenzwerte erreicht, die unter dem Sicherheitsaspekt fragwürdig erscheinen, so wird der Nachwuchsmangel erkennbar zur Schlüsselfrage der dauerhaften Sicherstellung einer ständigen Verfügbarkeit qualifizierter See- und Hafenslotsen.

Der erfreuliche Zulauf im Studiengang Nautik an den deutschen Seefahrtsschulen kann sich dabei aufgrund der langen Ausbildungszeit zum einen frühestens in 8 bis 10 Jahren positiv bei den Bewerberzahlen auswirken, zum anderen verlangt der Primärbereich aufgrund der extremen Expansion der deutschen Flotte in einem solchen Maße nach Schiffsoffizieren, dass sich die Situation für unseren Berufsstand vermutlich noch weiter zuspitzen wird. Natürlich muss das deutsche Lotswesen durch die gesamten Rahmenbedingungen, die einem interessierten Nautiker geboten werden, insbesondere mit den drastisch verbesserten Bedingungen konkurrieren können, die fast alle Reedereien ihrem Personal heute bieten. Umso unverständlicher erscheint es uns, dass sich das Verkehrsministerium gerade in diesen selbstproklamierten „goldenen Zeiten der maritimen Wirtschaft“ mit jeglichem Zugeständnis bei der Anpassung der tariflichen Bedingungen unendlich schwer tut. Wenn die letztendlich zugesagte Tarifierhebung auch in diesem Jahr schlichtweg nicht umgesetzt wird und der einzelne Lotse dadurch persönlich drastische finanzielle Verluste in Kauf nehmen muss, darf sich Niemand über eine abnehmende Berufszufriedenheit der Lotsen wundern! Neben dem Vertrauen auf die Verlässlichkeit benötigen die Lotsen in erster Linie ein mutiges Handeln des Tarifgebers durch die Verbesserungen der arbeitszeitlichen Bedingungen. Die deutschen See- und Hafenslotsen müssen auch in Zeiten, in denen dies gesellschaftlich schwer vermittelbar erscheint, in die Lage versetzt werden, ihre Einsatz- und Urlaubssysteme erheblich attraktiver gestalten zu können.

Ist eigentlich überall bekannt, dass die Lotsen in Deutschland im Allgemeinen über eine planbare Freizeit von nicht einmal 100 Tagen im Jahr verfügen, also nicht einmal die Anzahl der freien Wochenendtage anderer Berufsgruppen erreichen? Zur Aufrechterhaltung der ständigen Verfügbarkeit ist in fast allen Bruderschaften der Lotse vier Monate durchgehend in sofortiger Rufbereitschaft, um dann einen Monat frei zu bekommen. Wundert es da, dass inzwischen viele Aspiranten die Ausbildung abbrechen und sogar seit mehreren Jahren tätige Kollegen ihre Lotsbestellung zurückgeben, um in die Seefahrt mit ihren heute üblichen Tarifbedingungen zurückzuwechseln? Noch einmal: Um die Attraktivität des Lotsenberufes und damit ausreichenden und vor allem qualifizierten Nachwuchs zu erhalten ist vom Verkehrsministerium viel Mut gefragt, denn letztendlich ist die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung für die ständige Verfügbarkeit verantwortlich und nicht die Lotsen selbst!

Der Bundesverband der See- und Hafenslotsen warnt jedoch ausdrücklich davor, die derzeitige Situation zum Anlass zu nehmen, den unbestritten hohen Qualitätsstandard des deutschen Verkehrssicherungssystems weiter aufzulockern. Die erhebliche Steigerung der Schiffsgrößen und das Ausreizen der morphologischen Gegebenheiten führen zu einem Manövrieren zahlreicher Schiffe im absoluten Grenzbereich und verlangt von allen Beteiligten eine perfekte Kooperation und Kommunikation. Einzelne Bestrebungen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung, die Versetzpositionen aus rein finanziellen Gründen weiter landeinwärts zu verlagern und damit den Manövrierraum durch die Schaffung neuer Knotenpunkte zu verringern, sollten angesichts der jüngsten Kollision in der Kanalzufahrt vor Brunsbüttel gerade im Interesse der Kapitäne noch einmal hinterfragt werden. Die dort nach ersten Ermittlungen zutage getretenen erheblichen Kommunikationsdefizite (in Englisch!) zeigen, dass auch ein vermeintlich kleines Fahrzeug erheblichen Einfluss auf das gesamte Verkehrssystem nimmt und keinerlei Spielraum für Experimente besteht. Die Beseitigung der Folgeschäden einer einzigen Havarie kostet meist deutlich mehr, als der gesamte Lotsdienst eines Reviers!

Scheinbar geht es der maritimen Wirtschaft in allen Diskussionen um das deutsche Lotswesen vordringlich um die Kosten. Wir wissen uns jedoch mit allen Beteiligten einig, dass vor allen anderen Aspekten der sichere Zulauf der internationalen Schifffahrt ohne jeglichen Zeitverlust durch die ständige Verfügbarkeit eines qualifizierten und hochmotivierten Lotsen als Partner der Seehafenbetriebe in deren zunehmend angespannten Logistikkonzept unverzichtbar für die deutsche Exportindustrie ist.

Gerald Immens
Präsident des Bundesverbandes der See- und Hafenslotsen