



Sitzungsvorlage

TOP 11 – öffentlich – vorberatend

Sitzungstag:	22.06.2026		
Gremium:	Betriebsausschuss		
Fachbereich:	Schiffahrt Direktion	Sitzungsnummer:	BetrA/2026/007
Sachbearbeiter/in:	Jens Heyen	Vorlagennummer:	2026/076

Frachttarif 2027

Anpassung des Frachttarifs

Sachvortrag:

Frachttarif 2027

Anpassung des Frachttarifs

Im Rahmen der Verhandlungen des Speditionsvertrages im letzten Jahr wurde vereinbart, dass der Stückguttarif zum 01.01.2027 grundlegend überarbeitet wird, da dieser insbesondere im unteren Kilogramm Bereich nicht mehr auskömmlich ist. Zudem sollte er analog zu den anderen Inseln vereinfacht werden in der Form, dass nicht mehr kilogrammgenau abgerechnet wird sondern Stufen gebildet werden.

Auch die Mindestberechnung eines Euro-Palettenstellplatzes und die Preise für die Volumen- und Längenberechnung von voluminösem und leichtem bzw. langem Stückgut wurden als erheblich defizitär und daher dringend anpassungsbedürftig angesehen. Der Transport von Stückgut ist für die Schiffahrt insgesamt defizitär und wird seit Jahren durch andere Bereiche subventioniert. Auch wenn eigenes Einsparpotenzial geprüft wird, wird dies alleine nicht reichen, um die Defizite auszugleichen. Dies wird auch im Inselvergleich deutlich. Hier ist Langeoog mit erheblichem Abstand am günstigsten (siehe unten).

Der Kunde könnte künftig ggfs. eigene Kosten reduzieren, wenn er Lieferungen bündelt und nicht mehrfach in der Woche kleine Sendungen anliefern lässt; dies würde auch die Umweltbilanz der Stückguttransporte verbessern, da weniger Transporte stattfinden.

Bei dem nachstehend in Abstimmung mit den Spediteuren erarbeiteten Vorschlag wurde darauf geachtet, dass sich die Kosten für die insulare Versorgung möglichst nicht erhöhen. Die vorgeschlagenen Anpassungen sind daher nur ein erster Schritt, um den Frachtbereich wieder kostendeckender aufzustellen und die erforderlichen Quersubventionierungen zu reduzieren. Ein Tarifsystem, welches auch dazu geeignet ist, die dringend erforderlichen Investitionen aus eigener Kraft zu finanzieren, kann aus Sicht der Schiffahrt nur in mehreren Schritten erfolgen, um die Belastung für die Kunden noch im Rahmen zu halten. Die nachstehenden Vorschläge dienen daher auch dazu, die verschiedenen Bereiche der Fracht untereinander wieder in Einklang zu bringen und eine Grundlage für einen in sich stimmigen, übersichtlichen und nachvollziehbaren Tarif zu schaffen.

Kostenermittlung

Die Schifffahrt hat die Kosten für den Transport von Stückgut und den Mietanhänger von der Anlieferung in Bensorsiel bis zur Verladung an Bord ermitteln lassen; hierzu hat die Firma Baltic Marine Consult GmbH im Jahr 2024 eine Kostenermittlung für diese Arbeiten erstellt. Die Schifffahrt hat die Kosten für den Schifftransport ermittelt, indem sie die Gesamtkosten der Frachtschiffe und deren Einsatz im Jahr 2025 analysiert hat.

Anpassung Stückguttarif

Zum Thema Erhöhung des Stückguttarifs hat die Schifffahrt zusammen mit den Spediteuren die folgenden Vorschläge erarbeitet:

1. Anpassung des Stückguts und Mindestfrachtberechnung im unteren Gewichtsbereich

Die Stückguttabelle bleibt bis auf die 50-kg-Stufe unverändert. In der 50-kg-Stufe (bisher 9,23 €) wird der Tarif auf die jetzige 70-kg-Stufe (12,46 €) erhöht. Hierdurch soll vor allem dem großen Aufwand von Kleinststückgütern Rechnung getragen werden.

2. Umstellung von 1 kg Berechnung auf 50-kg/100-kg-Stufenberechnung

Bisher wurde das Stückgut kg-genau abgerechnet. In Zukunft soll die Abrechnung bis 1.000 kg in 50-kg- und von 1.000 kg bis 5.000 kg in 100-kg-Stufen erfolgen. Diese Staffelung ist auch bei anderen Reedereien gängige Praxis. Des Weiteren wird die Frachttabelle ab 5.000 kg in 500 kg Schritten weitergeführt. Die Staffelung beträgt pro 500 kg ein Zehntel des 5.000 kg Preises.

3. Anpassung der Mindestfracht für den Euro-Palettenstellplatz

Der Euro Palettenstellplatz wurde bislang mit 150 kg berechnet. Allerdings hat die Frachtkalkulation ergeben, dass der Stellplatz erst ab einer Berechnung von 340 kg die Kosten abdeckt (und zwar bei den zugrunde gelegten Preisen von 2024 und 2025). Auch wenn der Preis immer noch nicht auskömmlich ist, wird eine Erhöhung der Mindestfracht für den Stellplatz auf 300 kg vorgeschlagen. Bei abweichenden Europalettenmaßen wird der Stellplatz ausgehend von dem 300 kg-Preis berechnet, also die halbe Europalette mit 150 kg oder die 1,5 fache Europalette mit 450 kg. Hierdurch soll auch eine optimierte Auslastung der Fläche erreicht werden.

4. Volumentarif

Die Beförderung von leichten, aber voluminösen Stückgütern sollte unter Berücksichtigung der Frachtkalkulation neu berechnet werden. Es sollte künftig eine Abrechnung von 300 kg pro m³ erfolgen, da dieses Stückgut aufgrund des hohen Stellplatzbedarfs nur mit erheblichem Aufwand transportiert werden kann.

5. Güter mit einer Länge über 2 Meter

Stückgüter, die länger als 2 Meter sind, verursacht für die Mitarbeiter der Schifffahrt und den Mitarbeitern des Inselfpediteurs einen erhöhten Transport- und Verladeaufwand. Daher sollte im Rahmen des neuen Tarifs 2027 eine Mindestberechnung von 300 kg eingeführt werden.

6. Preisdarstellung

Bislang wurden auf der Rechnung vier Aufwandspositionen dargestellt (Kaigeld, Reederei, Inselfracht und Rollgeld), bei denen in der Abrechnung mit dem Spediteur die Inselfracht zwischen Schifffahrt und Spediteur prozentual aufgeteilt wurde. Für eine transparentere Abrechnung soll die Leistung des Spediteurs zukünftig in einer einzigen Abrechnungsposition zusammengefasst werden „Speditionsleistungen“. Daneben wird für den Kunden weiterhin das Kaigeld sowie der Reedereianteil und der Logistikanteil der Schifffahrt ausgewiesen. Reedereianteil und Logistikanteil können aber leider nicht zusammengefasst werden, da das Kaigeld 5 % des Reedereianteils beträgt und weiterhin so abgerechnet werden muss.

Um zumindest etwas wirtschaftlicher zu operieren, ist es aus der Sicht der Schifffahrt und der Speditionen zwingend erforderlich, den Stückguttarif wie vorgeschlagen anzupassen.

Inselvergleich

Die teilweise drastischen Preisunterschiede für die Stückgutlieferungen frei Haus im Vergleich zu den anderen Inseln bleiben trotz erhöhten Preisen weiterhin bestehen. Um zumindest etwas wirtschaftlicher zu operieren, ist es aus der Sicht der Schifffahrt und der Speditionen zwingend erforderlich, den Stückguttarif wie vorgeschlagen anzupassen.

7. Stückgut über 5.000 kg

Die Stückguttabelle für Güter ab 5.000 kg ist für die Schifffahrt nicht auskömmlich. Im Bereich bis 5 Tonnen wird ein durchschnittlicher Preis von 10,70 € pro 100 kg berechnet, während für 25 bis 30 Tonnen ein durchschnittlicher Preis von 6,61 € pro 100 kg gilt. Dieser Preis ist unwirtschaftlich, da die Verlade- und Transportkosten nicht abgedeckt sind. Bei einer Stückgutladung von über 5 Tonnen handelt es sich in der Regel um Rollcontainer oder Europaletten. Deren Aufwand für die Verladung und den Transport ab 5 Tonnen nimmt nicht ab, sondern erhöht sich linear. Die Schifffahrt schlägt vor, entweder die Tabelle für Stückgut auf 5 Tonnen zu begrenzen oder sie bis 30 Tonnen linear fortzuführen. Dies soll dazu dienen, eine Benachteiligung von Kunden mit weniger als 5 Tonnen Stückgut zu vermeiden und eine Quersubventionierung durch andere rentable Geschäftsbereiche zu verhindern.

Stückguttabelle Reederei und Spedition brutto			
Kg		diff.	je 100 Kg
5.000	534,88 €		10,70 €
10.000	812,63 €	277,75 €	8,13 €
15.000	1.108,75 €	296,12 €	7,39 €
20.000	1.422,73 €	313,98 €	7,11 €
25.000	1.736,72 €	313,99 €	6,95 €
30.000	1.982,50 €	245,78 €	6,61 €

Anpassung Tarif Mietanhänger der Schifffahrt

Die Schifffahrt bietet ihren Kunden Mietanhänger an, um diese in Bensorsiel mit Gütern/Waren beladen zu lassen und sie nach Langeoog zu transportieren. Die im Tarif festgelegte Summe dafür ist bei weitem nicht auskömmlich und muss nach Sicht der Schifffahrt angehoben werden.

Mit der Gestellung und dem Transport von Anhängern der Schifffahrt erwirtschaftet die Schifffahrt Verluste, die aktuell über die Gewinne im Ro-Ro-Transport und den Personentransport quersubventioniert werden.

8. Bereitstellungsgebühr

Die Schifffahrt schlägt vor, die Bereitstellungsgebühr von 55,00€ (netto) für alle Anhänger in Zukunft nach der Länge des Mietanhängers zu staffeln und auf 2,00€ (netto) pro dm zu erhöhen, sodass in Zukunft der kleinste Mietanhänger (38 dm) 76,00€ (netto) und der größte Anhänger (75 dm) 150,00€ (netto) kostet.

Bereitstellungsgebühr					
	dm	netto	brutto	Alt brutto	diff.
PKW Anhänger	38	76,00 €	90,44 €	65,45 €	24,99 €
ADS 6t	50	100,00 €	119,00 €	65,45 €	53,55 €
Cargo	63	126,00 €	149,94 €	65,45 €	84,49 €
ADS 7,5t	75	150,00 €	178,50 €	65,45 €	113,05 €

Vergleich Mietanhänger RoRo Transport/ brutto				
	dm		RoRo	diff.
PKW Anhänger	38	306,11 €	325,81 €	- 19,70 €
ADS 6t	50	375,91 €	428,70 €	- 52,79 €
Cargo	63	473,64 €	540,16 €	- 66,52 €
ADS 7,5t	75	563,85 €	643,05 €	- 79,20 €

Inselvergleich Schiffstransport

Mit Ausnahme der Insel Norderney, die ein abweichendes Konzept durch den Einsatz ihrer Autofähre verfolgt, bietet die Schifffahrt Langeoog auch bei den RoRo-Transporten mit Mietanhängern die günstigsten Preise für den Schiffstransport an.

Um, die Wartung sowie die Neubeschaffung der Mietanhänger aus den entsprechenden Einnahmen zu ermöglichen und wirtschaftlicher zu arbeiten, ist es aus der Sicht der Schifffahrt erforderlich, den RoRo-Tarif wie vorgeschlagen anzupassen.

9. Gitterboxen

Für den Transport von Stückgut im Europalettenmaß verwendet die Schifffahrt Gitterboxen, die auch häufig von Kunden kostenlos für den Transport nach und von Langeoog genutzt werden. In diesem Zusammenhang schlägt die Schifffahrt vor, hierfür künftig eine Mietgebühr von 15,00 Euro zu erheben.

10. Mindestberechnung für den RoRo-Transport

Im Zuge der Verhandlungen zum Speditionsvertrag im vergangenen Jahr wurde vereinbart, dass die Schifffahrt auch die Speditionsleistungen des Spediteurs für den RoRo-Transport auf Langeoog mitabrechnet, sodass der Kunde nur einen Ansprechpartner hat. Bei der Umstellung wurde übersehen, dass der Spediteur beim RoRo-Transport mindestens eine Länge von 4 m pro Anhänger abgerechnet hat. Das beruht darauf, dass die Spedition nahezu den gleichen Aufwand hat, wenn sie einen 3-m- oder 6-m-Anhänger zu oder vom Kunden transportiert. Diese Leistung wird dem Kunden seit diesem Jahr nicht mehr in Rechnung gestellt. Um den Spediteuren entgegenzukommen und gleichzeitig eine Preiserhöhung im Bereich des Pferdeanhängertransports zu vermeiden, schlägt die Schifffahrt ab dem Jahr 2027 eine Mindestberechnung von 3,2 Metern für den RoRo-Transport des Anhängers vor.

11. Zustellbezirk

Die Lieferorte umfassen sämtliche Bereiche der Insel Langeoog, mit Ausnahme des Gebiets außerhalb des Seedeichs, für das der Spediteur eine spezielle Ausnahmegenehmigung erforderlich ist. Für den Transport außerhalb dieses Bereichs erhebt der Spediteur zusätzliche Gebühren, die je nach Aufwand variieren, und rechnet diese direkt mit dem Kunden ab.

Beschlussempfehlung:

Der Betriebsausschuss empfiehlt,
der Verwaltungsausschuss empfiehlt,
der Rat beschließt

die Anpassung des Frachttarifs gemäß den Punkten 1 bis 11, wie von der Schifffahrt vorgeschlagen.

Langeoog, den 12.06.2026