



April 2016

Nautisches Essen des NV zu Emden e.V.

Schifffahrt braucht wettbewerbsfähige Rahmenbedingungen

Der maritime Standort Deutschland ist nur stark mit einer wettbewerbsfähigen Schifffahrt. Mit Nachdruck forderte Frank Wessels, Vorsitzender des Deutschen Nautischen Vereins und des Nautischen Vereins zu Emden e.V. anlässlich des Nautischen Essens am 18. März 2016 in der Seehafenstadt, dass „auch bei uns, wie schon in den direkten Nachbarstaaten Holland und Dänemark“, alle Möglichkeiten, die die EU-Beihilfe-Richtlinien vorsehen, auch ausgeschöpft werden.

Es sei wenig hilfreich, plakativ Schiffe unter deutscher Flagge zu zählen. Zielführend sei lediglich die Schaffung von wettbewerbsfähigen Rahmenbedingungen, sagte Wessels vor seinen 320 Gästen. Die jüngst durch die Bundesregierung beschlossene Maßnahme des vollständigen Lohnsteuereinhalts sei ein erster Schritt in die richtige Richtung. Ein weiterer, zwingend erforderlicher Schritt sei die Anpassung der Schiffsbesetzungsverordnung: „Sorgen bestimmter Interessengruppen sind verständlich, aber unbegründet. Nicht gesetzliche Vorschriften sichern die Zukunft des Schiffmechanikers, sondern ein mit europäischen Mitbewerbern vergleichbares Kostenniveau“, sagte Frank Wessels. Zur Sicherung des maritimen Standortes Deutschland gehöre aber auch der Erhalt der maritimen Ausbildung auf weltweit führendem Niveau sowie des anerkannt ausgezeichneten Know-how im gesamten maritimen Umfeld.

Wessels wandte sich auch einem regionalen Thema zu, das „man als Witz bezeichnen könnte, wäre es nicht so bitter traurig“: Seit inzwischen 13 Jahren beschäftigt die maritime Wirtschaft Emdens die Anpassung der Fahrinne der Außenems um einen Meter, die im Bundesverkehrswegeplan der Bundesregierung eine hohe Priorität genießt. Wessels: „Vor diesem Hintergrund ist es



Foto: Jan Werdhorst

Gastredner des DNV- und NV- Vorsitzenden Frank Wessels (rechts) beim Nautischen Essen in Emden waren der Vorstandssprecher der Deutschen Bahn AG, Dr. Rüdiger Grube (links) und der niedersächsische Wirtschafts- und Verkehrsminister Olaf Lies

völlig unverständlich, dass dieses für die langfristige Sicherstellung des Automobil-, Forstprodukten- und Flüssigkreideumschlags im Hafen von Emden dringend erforderliche Projekt besonders und massiv aus Hannover ausgebremst wird“. Dabei nahm Wessels ausdrücklich den anwesenden Wirtschaftsminister Olaf Lies und Ministerpräsident Stephan Weil aus, die er „fest an unserer Seite“ wisse. Zur Vermeidung weiterer Auswüchse bei dieser Frage schlug der NV-Vorsitzende vor, dass „der Chef einmal kräftig mit der Faust auf den Tisch schlägt und den Beteiligten eine klare Kursanweisung ins Logbuch schreibt“. Das sicherte im Anschluss Minister Olaf Lies in seiner Rede zu und versprach, dass man sich in Hannover zusammensetzen und „die Knackpunkte noch einmal diskutieren“ wolle.

Ebenfalls zur Chefsache erklärte Bahnchef Rüdiger Grube anschließend kurzerhand den Neubau der durch den Rammstoß eines Küstenfrachters völlig zerstörten Friesenbrücke über die Ems. Beide Vordner, Frank Wessels und Olaf Lies hatten die lange Reparaturzeit von fünf Jahren kritisiert und eine zügigere Fertigstellung gefordert, schon allein wegen der Versorgungssicherheit für den Hafen. Grube: „Auch für mich ist das nicht nachvollziehbar. Wir werden das jetzt selbst in die Hand nehmen, uns mit allen Beteiligten an einen Tisch setzen und das dann lösen“, versprach der Bahnchef. Grube unterstrich die besondere Bedeutung Niedersachsens für die Deutsche Bahn, wo das Unternehmen Investitionen in einer Größenordnung von 450 bis 500 Millionen Euro plane.

NV Brunsbüttel und Verband Deutscher Reeder warnen:

Reine Wahrung von Besitzständen ist kontraproduktiv



Ebenso, wie der NV-Vorsitzende Bernd Appel (l.), warnte auch der Gastredner auf dem Brunsbüttler Nautischen Essen, VDR-Präsident Alfred Hartmann, dringend vor einem Scheitern der Vereinbarung zur Änderung der Schiffsbesetzungsverordnung

Ein selbst unter den Mitgliedern der Nautischen Vereine sehr kontrovers geführtes Thema ist die vorgesehene Änderung der Schiffsbesetzungsverordnung (SchBesV) mit Streichung der Vorgabe für die Vorhaltung eines Schiffsmechanikers auf kleineren Schiffen und Reduzierung auf größeren Schiffen unter deutscher Flagge.

Sinn und Zweck einer Vereinbarung zwischen dem Verband Deutscher Reeder (VDR) und dem Bundesverkehrsministerium (BMVI) ist, dass nicht noch weitere der zurzeit 187 Schiffe (Stand März 2016) von etwa 2800 Schiffen unter deutschem Management die deutsche Flagge einholen müssen. „Die Realität zeigt aber leider, dass die bisher per Verordnung vorgegebene Anzahl der deutschen Beschäftigten an Bord von Schiffen unter der Bundesflagge im internationalen Wettbewerb wirtschaftlich nicht mehr haltbar ist“, sagte der Vorsitzende des Nautischen Vereins Brunsbüttel und DNV-Vorstandsmitglied Bernd Appel anlässlich des Nautischen Essens am 15. April 2016 in der Unterebestadt. Die Folge sind weitere Ausflaggungen.

Appel erinnerte daran, dass die Ausbildung zum Schiffsmechaniker von der Stiftung Schifffahrtförderung unterstützt und von

vielen deutschen Reedereien praktiziert werde. Nach Abschluss der Ausbildung sei derzeit aber eine Weiterbeschäftigung nur noch auf sehr wenigen Schiffen möglich. „Um dies aber zu ermöglichen, sollten Arbeitgeber und Arbeitnehmer kompromissbereit sein und umgehend Verhandlungen aufnehmen, um eine Lösung zum Erhalt des Schiffsmechanikers an Bord möglichst vieler Handelsschiffe unter deutscher Flagge zu gewährleisten“, so Appel weiter. Bei der überwiegend ablehnenden Haltung innerhalb der nautischen Gemeinschaft zu der Vereinbarung zwischen VDR und BMVI sei aber immer wieder ausgeblendet worden, welche Auswirkungen eine Beibehaltung der gegenwärtigen Regelung für den Bestand der deutschen Flagge haben könnte, bedauerte der NV-Vorsitzende. Daher unterbreitete er zwei Vorschläge, die dazu beitragen könnten, eine Weiterbeschäftigung des Schiffsmechanikers auch ohne Verordnung durch das Gesetz zu ermöglichen:

1. Die Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland fördert über die Ausbildungszeit hinaus auch die Beschäftigung eines Schiffsmechanikers, sofern an Bord die Ausbildung eines solchen auch durchgeführt wird.
2. Die Arbeitnehmerseite sollte darüber

nachdenken, ob die Tabelle des Heuertarifs für einen Schiffsmechaniker nicht anders gestaltet werden kann, um eine Weiterbeschäftigung an Bord und damit die Existenz dieser qualifizierten Fachkraft auf möglichst vielen Schiffen unter deutscher Flagge weiter zu ermöglichen. Appel: „Die Wahrung von Besitzständen ist kontraproduktiv und fördert den Niedergang eines anspruchsvollen Berufs. Das hat gravierende Folgen für den maritimen Standort Deutschland!“

Auch der Gaströner des Abends, VDR-Präsident Alfred Hartmann, warnte davor, die Vereinbarung zwischen seinem Verband und dem Ministerium zu verhindern: „Wenn die Vereinbarung scheitert, ist der Niedergang besiegelt“. Wer diesen Beschluss verhindere, mache sich mitverantwortlich dafür, dass es bald keine Schiffsmechaniker mehr gibt, sagte Hartmann.

Der VDR-Chef forderte auch eine Entbürokratisierung der deutschen Flagge und eine Anpassung der Tonnagesteuer an neue Entwicklungen. Er versprach, dass die Schifffahrt LNG als alternativen Brennstoff durchsetzen werde; dazu bräuchte man aber einheitliche Regelungen. Das laufende Jahr werde für die deutsche Schifffahrt noch einmal sehr schwer werden, prognostizierte Hartmann. Die Konsolidierung werde noch einmal Fahrt aufnehmen und „kleinere Betriebe sich an größere andocken“. Gleichzeitig appellierte der Reeder Hartmann an seine Kollegen aus der Branche: „Bringt mehr Schiffe unter die deutsche Flagge!“



Fotos: Jan Mordhorst

Bettina Hagedorn

Mit dem „Navi-gare Preis“ des NV Brunsbüttel wurde in diesem Jahr die schleswig-holsteinische SPD-Politikerin und Mitglied des Haushaltsausschusses im Bundesverkehrsministerium, Bettina Hagedorn, ausgezeichnet. Sie habe „fraktionsübergreifend für den Bau der fünften Seeschleuse in Brunsbüttel gekämpft“ und als „tragende Säule“ die Finanzierung durchgesetzt, hieß es in der Laudatio. Der Bau der Schleuse hat inzwischen begonnen.

Schiffahrtsabend in Cuxhaven

Appell an die Reeder: Stellt deutsche Seeleute ein!



Mit einer Kiste voller norddeutscher Spezialitäten bedankte sich der NV-Vorsitzende Ralf Gütlein (l.) bei dem Lotsenältermann Ben Lodemann für seine Kapitänsrede

Einen eindringlichen Appell an die Reeder hat der Vorsitzende des Nautischen Vereins Cuxhaven e.V., Kpt. Ralf Gütlein gerichtet: „Stellt deutsche Seeleute ein!“ forderte er auf dem Schiffahrtsessen am 1. April 2016 in Cuxhaven.

Es sei grundsätzlich gut, die Reeder dadurch zu unterstützen, dass sie in Zukunft die Lohnsteuer des seefahrenden Personals nicht abzuführen bräuchten. „Der Seemann zahlt es, und die Reeder kriegen es“. Dagegen sei erstmal nichts einzuwenden. „Aber dabei muss auch etwas für die Geberseite herauspringen, die dürfen nicht leer ausgehen“, sagte Gütlein. Kritik übte der NV-Vorsitzende auch an der geplanten Änderung der Schiffsbesetzungsverordnung (SchBesV): „Wenn auf einem deutschen Schiff nur noch zwei statt vier EU-Bürger für die Schiffsführung vorgesehen sind, fällt der Schiffsmechaniker weg, und dann fallen als Folge auch die Seefahrtsschulen weg. Wir brauchen aber Schiffe unter deutscher Flagge“, rief Gütlein seinen rund 350 Gästen zu. Er forderte den VDR auf, sich kompromißbereit zu zeigen. „Ihr wollt die deutsche Flagge - das sind die Bedingungen“ so der NV-Vorsitzende.

Ein Beispiel dafür, wie schlecht es um den Nachwuchs an deutschen Seeleuten bestellt ist, verkörpert der ehemalige Schüler der Seefahrtsschule Cuxhaven und jetzige Lok-

führer Florian Hinz. Er habe mit 16 Jahren die klassische Seemannslaufbahn als Moses eingeschlagen, berichtete Hinz. Nach der Seefahrtsschule jedoch habe er keine Anstellung an Bord bekommen. „Abzuwarten und auf die Chance zu hoffen ist nicht mein Ding, also nahm ich mein Schicksal selbst in die Hand und schulte zum Lokführer um“, sagte Hinz. Dabei seien sich die Berufe Seemann und Lokführer durchaus in bestimmten Bereichen sehr ähnlich, denn der Lokführer trage, ebenso wie ein Kapitän, eine enorme

Verantwortung.

Der niedersächsische Wirtschaftsminister Olaf Lies forderte in seiner Gastrede erneut eine norddeutsche Hafenkooperation, denn nur gemeinsam seien Wilhelmshaven, Bremerhaven und Hamburg stark im internationalen Wettbewerb. Indirekt kritisierte der Minister die geplante Elbvertiefung, denn „der Hamburger Wunsch, das Fahrwasser immer allen Schiffsgrößen anzugleichen, passt nicht mehr in die Welt“, sagte Lies. Vielmehr gehe es um die Kombination der einzelnen Stärken der norddeutschen Häfen. In der Kapitänsrede berichtete der Ältermann der Lotsenbrüderschaft Elbe, Ben Lodemann, von einem neuen Ausbildungssystem bei den Lotsen, das verhindern soll, dass in naher Zukunft von der deutschen Schifffahrt nicht mehr ausreichend Nachwuchs rekrutiert werden kann. Dieses System beinhaltet statt einer zweijährigen Fahrzeit sechs Monate praktische Ausbildung bei und mit den Lotsen. „Da bringen wir ihnen Elbe bei“, so Lodemann. Einmal mehr warnte der Lotsenältermann vor einer Privatisierung: „Das Lotswesen darf nicht dem Wettbewerb unterworfen werden“, sagte er, denn dann gehe es nicht mehr um Sicherheit, sondern nur noch um Schnelligkeit. Von der Bundesregierung wünschte sich Lodemann die Ausweitung des Mobilfunknetzes auch auf die Elbmündung. Es sei kaum hinnehmbar, dass dort Mobiltelefonie noch nicht nutzbar sei.



Fotos: Jan Mordhorst

Die Festredner des Schiffahrtsabends in Cuxhaven (v.l.): Der niedersächsische Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, Olaf Lies, Lotsenältermann Ben Lodemann und der ehemalige Cuxhavener Seefahrtsschüler und jetzige Lokführer Florian Hinz

Feste Fehmarnbeltquerung

NV Vogelfluglinie hat Einwände vorgebracht

Die ersten Anhörungen zur Eröffnung des Planfeststellungsverfahrens für den Bau einer festen Fehmarnbeltquerung haben in Kiel stattgefunden. Dazu hat der Nautische Verein Vogelfluglinie e.V. (NVV) Stellungnahmen und seine Bedenken eingebracht. „Das dänische Parlament hat das Baugesetz beschlossen, was aber offensichtlich nur die Erlaubnis zur Planung beinhaltet“, sagte der Vorsitzende des NVV, Kapitän Johannes Wasmuth, auf dem traditionellen Schifffahrtssessen am 8. April 2016 an Bord des Scandlines-Fährschiffes „Deutschland“. Der NVV werde sich weiter um die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs auf der geplanten Baustelle kümmern und dieses Thema weiterhin kritisch und konstruktiv begleiten, kündigte Wasmuth an.

Der Gastredner des Abends, der Beauftragte für die Maritime Industrie der CDU/CSU Bundestagsfraktion, MdB Rüdiger Kruse, verteidigte die Entscheidung der Bundesregierung zum vollen Einbehalt der Lohnsteuer der Seeleute durch die Reeder. „Aber wir müssen dafür auch etwas einfordern“, sagte Kruse. Das Ge-



Der Vorsitzende Frank Wessels (rechts) überbrachte die Grüße des DNV an den NVV-Vorsitzenden Johannes Wasmuth

setz komme noch in diesem Jahr, „und dann wird etwas passieren“, sagte er im Hinblick auf Rückführungen deutscher Schiffe unter die Bundesflagge.

Die geplante weitere Beschränkung der Fischerei in der deutschen AWZ bezeichnete Kruse als „Unfug“: Man könne Umweltschutz auch „kaputt optimieren“. Deutschland sei vorbildlich im Umweltschutz. „Wer über Jahrhunderte in einem Gebiet gefischt hat, tut dies auch umsichtig. Wir werden versuchen, eine weitere Beschränkung der Fischerei zu verhindern“, versprach der Unions-Politiker.

Nautischer Verein Niederelbe e.V.

Hauptthema: Megacarrier-Havarie



Am 3. Februar lief der Container-Megacarrier „CSCL Indian Ocean“ auf der Elbe gegenüber Lühe (Hintergrund) auf eine Sandbank. Die Strandung und das Freischleppen waren eines der zentralen Gesprächsthemen beim Schifffahrtssessen des NV Niederelbe.

Am 3. Februar dieses Jahres lief der Container-Megacarrier „CSCL Indian Ocean“ (19 200 TEU) auf der Elbe etwa querab der Lühemündung auf Grund. Direkt hinter dem Deich bei der Strandungsstelle befindet sich der Einzugsbereich des Nautischen Vereins Niederelbe e.V. (NVN). Es war daher nicht verwunderlich, dass die spektakuläre Havarie, die nur wenige Tage später undramatisch beendet werden konnte, eines der zentralen Gesprächsthemen am diesjährigen Schifffahrtssessen am 15. März 2016 im „Fährhaus Kirschenland“ in Lühe-Wisch war.

Der Vorsitzende des NVN, der Elblotse a.D. Rolf Wilhelm, und der Seelotse a.D. und Vorstandsmitglied des Deutschen Nautischen Vereins (DNV), Bernd Appel, waren dabei kompetente Gesprächspartner, deren Einschätzung zu diesem Seeunfall in den Gesprächen während des Essens viel Beachtung fand.

In seiner Rolle als DNV-Vorstandsmitglied hatte Appel zuvor über die zentralen Punkte der Arbeit im DNV berichtet. Dazu gehöre auch die Thematik der stark wachsenden Flotte der Container-Megacarrier. Wie wichtig dieses Thema sei, habe die Havarie der „CSCL Indian Ocean“ nur wenige Wochen zuvor sozusagen direkt vor der Haustür deutlich bewiesen, sagte Appel. Der diesjährige Verkehrsge-

richtstag in Goslar hatte sich Ende Januar in einem seiner Arbeitskreise, dessen Leitung der DNV-Beiratsvorsitzende Prof. Dr. Peter Ehlers innehatte, mit dem Problem der Bergung solcher Megacarrier beschäftigt und Empfehlungen verabschiedet, an denen sich der Deutsche Nautische Verein fachlich beteiligt hat.

Aus der Arbeit des Ständigen Fachausschusses (StFA) innerhalb des Vereins berichtete Bernd Appel, dass der DNV sich parallel zu seinem Vereinsmitglied, dem Deutschen Fischereiverband, mit einer deutlichen Stellungnahme dafür ausgesprochen habe, die Fischerei an den deutschen Küsten zu erhalten. Diese Stellungnahme erfolgt als Reaktion auf einen Entwurf für eine Naturschutzgebietsverordnung des Bundesumweltministeriums, die zu einer Beschränkung der Berufsfischerei und einem Verbot der Freizeitfischerei in der deutschen Ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ) führen würde.

IMPRESSUM

Herausgeber: Deutscher Nautischer Verein von 1868 e.V. · Striepenweg 31
21147 Hamburg · Redaktion: Jan Mordhorst
E-Mail: jan.mordhorst@hamburg.de
www.dnvev.de

© Deutscher Nautischer Verein
Nachdruck unter Quellenangabe gestattet