



Nachlese 35. Deutscher Seeschiffahrtstag in Kiel

Die Schifffahrt muss noch mehr ins Bewusstsein rücken



Foto: Jan Mordhorst

Faszination Schifffahrt: Besonders in Kiel ist die maritime Branche, sowohl in Gegenwart als auch in Tradition, für die Öffentlichkeit in unmittelbarer Nähe erlebbar.

Eine Steigerung der Wahrnehmung der maritimen Branche in der Öffentlichkeit ist eine Herkulesaufgabe. Diese zu schultern, ist eins der Ziele des Deutschen Nautischen Vereins (DNV), beispielsweise durch den vom 22. bis 25. September in Kiel abgehaltenen 35. Deutschen Seeschiffahrtstag (DST) in Verbindung mit einem Fest am Meer. Der DST stand in diesem Jahr unter dem Eindruck einer wirtschaftlichen Krise, in der die internationale Seeschifffahrt inzwischen bereits seit acht Jahren steckt. Zwar übt die Schifffahrt auf breite Teile der Bevölkerung nach wie vor eine enorme Faszination aus, was beispielsweise in Kiel oder Travemünde besonders deutlich wird, wo die Skandinavien-Fährschiffe nur wenige Meter von den Uferpromenaden entfernt ein- und auslaufen. Oder in Hamburg, wenn der Verkehr auf der Elbchaussee beinahe zusammenbricht, wenn ein großes Containerschiff vor dem Parkhafen gedreht wird und dieses fast täglich vorgenommene Manöver

Hunderte von Zuschauern anzieht. Dennoch sind eine Mehrheit der Öffentlichkeit, einige politische Parteien und große Teile der Justiz skeptisch, wenn die Maritimen Verbände, die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes und die Reeder einen barrierefreien Zugang auch für die großen Schiffe zu den Häfen fordern. Die Bedeutung der Schifffahrt für die wirtschaftliche Entwicklung und für das tägliche Leben hervorzuheben, ist daher ein vordringliches Ziel. Das hat auch Staatssekretär Uwe Beckmeyer, Maritimer Koordinator der Bundesregierung, in seiner Festrede zum DST 2016 an erster Stelle deutlich klar gestellt. Der freie Handel, der Warenaustausch über See, also die gesamte maritime Branche, sichere Wachstum und Entwicklung, betonte er. Zwar sei Deutschland einmal mehr Exportweltmeister. Dass dies aber auch so bleibe, dafür seien große Anstrengungen nötig. Das rufe nach einem Regelwerk. „Dafür arbeiten wir auch in der Bundesregierung“ sagte

Beckmeyer und verwies auf die jüngsten Entscheidungen aus Berlin, beispielsweise zur Schiffsbesetzungsverordnung und zum Lohnsteuereinbehalt, durch die die „Crewkosten dem Wettbewerb angepasst“ seien. Die maritime Industrie, erklärte Beckmeyer, stehe insgesamt vor einem Wandel. Daher müsse Deutschland die Chancen nutzen, die der noch vorhandene Vorsprung biete. Und damit untrennbar verbunden ist ein unbehinderter seewärtiger Zugang zu allen deutschen Seehäfen.

Schon in der Eröffnungsveranstaltung zum DST wurde deutlich, dass der DNV bei der Publizierung maritimer Interessen nicht allein ist: Die Redner aus der Politik und von den Verbänden stellten dies als eine Aufgabe dar, die nur gemeinsam zu bewerkstelligen sei. In seiner Begrüßungsrede betonte beispielsweise Schleswig-Holsteins Ministerpräsident Torsten Albig die „besondere Verantwortung für die maritime Industrie“. Mit einem Jahresumsatz von 121

35. DEUTSCHER
SEESCHIFFFAHRTSTAG 2016



MEER IST ZUKUNFT
- KIEL KANN MEER

Milliarden Euro sei sie der Schwerpunkt für die industriepolitische Strategie seines Landes. Wegen einiger richtungsweisender Entscheidungen (Änderung der SchBesV, Lohnsteuereinbehalt, etc.) sieht Albig auch bei der Bundesregierung im Zusammen-

professionell einen attraktiven Seeschiffahrtstag organisiert hat“, lobte der DNV-Vorsitzende Frank Wessels in seiner Begrüßungsrede. Leider sei die Schifffahrt immer noch im Umbruch, es gebe aber einige positive Signale für die Zukunft. Allen voran

auch, wie die Behördenschiffe umgerüstet werden könnten. Der Neubau des Forschungsschiffes „Atair“ sei ein „absoluter Vorreiter, was Technologie angeht“, sagte Wehrmann.

Wichtiger und zentraler Teil des Seeschiffahrtstages war die Fachtagung, vorbereitet vom Ständigen Fachausschuss des DNV. Ganz im Sinne eines „nautischen Parlaments“ sollte die fachliche Arbeit des DNV dadurch vorangetrieben werden. Im Mittelpunkt der drei Arbeitskreise (AK) standen die Ressource Meer (AK I), mehr Technik und weniger Papier als theoretischer Sicherheitsgewinn (AK II) sowie die Ausbildung und Beschäftigung in der Seeschiffahrt (AK III).

Der AK I hat sich mit der Nutzung mineralischer Rohstoffe aus dem Meer befasst. Mit wachsender Weltbevölkerung steigt der Bedarf an Nahrung, Energie und anderen Ressourcen. Wichtig sei, so stellt der AK fest, dass der künftige Verbrauch auf das Notwendigste reduziert und schonend mit den Rohstoffen umgegangen wird, sowie alle Möglichkeiten des Recycling ausgeschöpft werden. Dennoch sei davon auszugehen, dass es zu neuen Ressourcenutzungen aus dem Meer kommen werde. Der AK I empfiehlt unter anderem, dass die „Deep-sea Exploitation Rules“ der Internationalen Meeresbodenbehörde (ISA) Regelungen über die Einrichtung von Schutzgebieten und den Abbau von Rohstoffen enthalten, mit denen sichergestellt werde, dass die Wiederansiedlung von Flora und Fauna ermöglicht und die Bewahrung schützens-



Nach der Begrüßung durch den DNV-Vorsitzenden Frank Wessels (l.) hieß Schleswig-Holsteins Ministerpräsident Torsten Albig (Mitte) die Gäste in Kiel willkommen. Rechts Dr. Jürgen Rohweder, dessen Nautischer Verein zu Kiel den DST organisiert hat

hang mit maritimen Themen eine „neue Ernsthaftigkeit“. Albig versicherte angesichts der gegenwärtigen Krise, dass man sich dem Strukturwandel stellen und ihn auch bestehen werde. „Wir werden es nicht zum Zusammenbruch kommen lassen“, versprach der Ministerpräsident.

Niemand habe die jetzt eingetretenen schweren Zeiten vor acht Jahren vorausgesehen, betonte der Präsident des Verbandes Deutscher Reeder, Alfred Hartmann, in seinem Grußwort. Insofern sei die Branche von der Krise unvorbereitet getroffen worden. Er lobte die Qualität der Seeleute in Deutschland und unterstrich, dass durch die Maßnahmen der Bundesregierung kürzlich ein Dutzend Schiffe unter die deutsche Flagge zurückgeflaggt worden seien, weitere seien in Vorbereitung. Hartmann sieht die Branche vor drei Herausforderungen: Wie kann man die Digitalisierung in der Schifffahrt besser nutzen, wie kann der Klimawandel eingedämmt werden und wie findet man neue Wege der Schiffsfinanzierung.

„Meer ist Zukunft - Kiel kann Meer“; mit diesem Motto sei bereits bei den Vorbereitungen klar geworden, „dass Kiel das Meer mit allen Chancen fest im Blick hat und

sei das Paket von Maßnahmen zu nennen, wie es die Bundeskanzlerin im vergangenen Jahr angekündigt hatte, so Wessels.

Dass Tradition alleine nicht reiche, darauf wies Achim Wehrmann, Unterabteilungsleiter im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hin.

„Dazu gehört, dass man sich ständig erneuert“, sagte er in seinem Bericht aus der Arbeit der Unterabteilung. Was noch ausstehe, sei die Modernisierung der Flaggenstaatsverwaltung und die Verabschiedung des „Port Package 3“. Mit „deutlich höherer Schlagzahl als bisher“ werde man sich in Berlin dem Thema alternative Schiffsantriebe widmen, kündigte der Unterabteilungsleiter an, und



Fotos: Jan Mordhorst

Der Landgang nach der Überfahrt zur Eröffnungsfeier des DST bei German Naval Yards war etwas umständlich. Prof. Dr. Werner von Unruh, Delegierter des Nautischen Vereins Niedersachsen im DNV, (oben links) beobachtet die Szene aufmerksam.

werter Seegebiete gewährleistet ist. Dazu sei es besonders wichtig, dass Deutschland in diesen internationalen Gremien vertreten ist und dadurch eine Mitsprache an der zukünftigen Entwicklung hat. Hier sieht der AK I gute Chancen für Deutschland, denn der Bedarf an hochwertiger Technologie und Dienstleistung bietet für die deutsche Industrie große Möglichkeiten. Außerdem könne somit ein wichtiger Beitrag zur Rohstoffsicherung geleistet werden.

Der AK II hatte die Frage zum Inhalt, ob mehr Technik und weniger Papier auch zu mehr Sicherheit im Seeverkehr führe, denn die Digitalisierung stellt eine Schwerpunktaufgabe für den maritimen Sektor dar. Vor dem Hintergrund wachsender Verkehrsströ-

zusätzlich sinnvoll in solche Systeme integriert werden können. Entgegen einigen Darstellungen ging es im AK II nicht um das autonome, ohne Besatzung fahrende Schiff, das mit Sicherheit nicht, so stellen Experten klar, bis zum Jahr 2020 realisiert werden könne. Dazu gebe es noch zu viele technische und juristische Hindernisse.

„Hoch her“ ging es im AK III zum Thema Ausbildung und Beschäftigung. Das verwundert insofern nicht, als dass bereits im Vorfeld des DST dieses Thema auch innerhalb des DNV sehr kontrovers diskutiert worden war. Vor allem deswegen, weil kritisiert wurde, dass die Maßnahmen der Bundesregierung beispielsweise zur Schiffsbesetzungsverordnung und zum

Die wesentlichen Ziele des DST 2016, die der stellvertretende DNV-Voritzende und Geschäftsführer Nicolai Woelki vor der Veranstaltung formuliert hatte, sind unzweifelhaft erfüllt worden: Der Seeschiffahrtstag wurde als maritimes und gesellschaftspolitisches Forum genutzt und trotz des Strukturwandels in der Schifffahrt wurden die nach wie vor attraktiven Beschäftigungsmöglichkeiten in der Seefahrt deutlich gemacht. Der DNV und die örtlichen Nautischen Vereine wurden als sichtbar Beteiligte an den maritimen Interessen wahrgenommen.

Angesichts der hohen Transportmengen über See hofft der DNV, dass sich die betroffenen Ressorts in Bund und Land der



Foto: Jan Mordhorst

Lebhafte Podiumsdiskussion zum Nautischen Abend des NV zu Kiel e.V.: Von links: Prof. Dr. Jens-Uwe Schröder-Hinrichs (WMU), Monika Breuch-Moritz, Präsidentin des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie, Moderator Andreas Schmidt, NDR Kiel, Reinhard Meyer, Minister für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie des Landes Schleswig-Holstein, und Rudolf Rothe, Leiter der Seefahrtsschule Cuxhaven.

me und der intensiveren Nutzung des Seeraums vor den Küsten gelte es, den Schiffsoffizier bei den komplexen Prozessen des Schiffsbetriebs durch geeignete technische Maßnahmen zu unterstützen. Das kann durch die Bereitstellung richtiger Informationen zum richtigen Zeitpunkt erfolgen, um etwa in Stresssituationen mögliche Fehlentscheidungen zu vermeiden. Dazu bedarf es einer verbesserten Brückenergonomie nach neuesten Standards. Die Einführung dieser Standards in der Welthandelsflotte gelingt aber nur sehr langsam, weil dessen Umsetzung bisher noch freiwillig ist. Neben den Daten, die auf die Ladung bezogen sind, sollte geprüft werden, welche Daten

Lohnsteuereinbehalt einseitig den Reedern zugute kämen. Diese Diskussionen sind allerdings geführt und abgeschlossen und der AK III empfiehlt, den Blick jetzt nach vorne zu richten. Alle Ausbildungen sollten regelmäßig auf Zukunftsfähigkeit und Bedarf überprüft werden und die Umflagung unter die deutsche Flagge sollte vereinfacht werden, indem die Flaggenstaatverwaltung in einer einzigen Behörde zusammengefasst wird. Außerdem empfiehlt der AK III, die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Flagge im europäischen Vergleich weiter zu überprüfen, um Ausbildung und Beschäftigung deutscher Seeleute zu sichern. Denn die Ausbildung hierzulande sei sehr gut.

Sachfragen annehmen und im Interesse der maritimen Wirtschaft unter Berücksichtigung der sozialen Aspekte der Schifffahrt die Zukunft sichern. Dafür sollten der Politik und der Öffentlichkeit Handlungsfelder der maritimen Wirtschaft aufgezeigt werden, wozu der DST einen Beitrag geleistet hat und sich der DNV stetig einbringt.

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