



Jahresmitgliederversammlung 2014

NV zu Kiel richtet 35. Deutschen Seeschiffahrtstag aus

Mit rund 60 Delegierten vollständig vertreten waren die 20 Nautischen Vereine auf der Jahresmitgliederversammlung 2014 am 20. Februar im Pressezentrum des DNV-GL in der Hamburger HafenCity. Neben den üblichen Tagesordnungspunkten (Haushalt, Vorstandsentslastung etc.) stand die Ausrichtung des 35. Deutschen Seeschiffahrtstages 2016 und die Wahl des Austragungsortes im Mittelpunkt des Treffens. Nach einer Zusammenfassung des 34. Deutschen Seeschiffahrtstages im vergangenen Jahr in Wilhelmshaven durch den gastgebenden Nautischen Verein Wilhelmshaven-Jade, gab dessen Vorsitzender, Konteradmiral a.D. Gottfried Hoch, Erfahrungen und Empfehlungen für das kommende Großereignis. Daraufhin bewarb sich der Nautische Verein zu Kiel mit ihrem Vorsitzenden Dr. Jürgen Rohweder um die Austragung des nächsten Deutschen Seeschiffahrtstages gemeinsam mit dem Deutschen Nautischen Verein und warb in einer kurzen Ansprache um die Zustimmung der Delegierten. Diese wurde ihm

anschließend ohne Gegenstimme gewährt, so dass der Verein an der Förde mit der Gastgebererschaft beauftragt wurde.

Der NV zu Kiel möchte mit dem Deutschen Seeschiffahrtstag die große Bedeutung Kiels als maritime Stadt hervorheben und überregional sichtbar machen. Rohweder: „Kiel ist mit der Schifffahrt eng verbunden und ist zudem noch Standort für wesentliche Einheiten der Deutschen Marine“. Die leistungsfähigen Kieler Werften und die Zulieferindustrie böten weltweit einzigartige Technologien, Kiel besitze mit GEOMAR ein international führendes Meeresforschungsinstitut und sei Sitz maßgeblicher maritimer Behörden. „Das alles macht Kiel zu einer ganz besonderen maritimen Stadt und das wollen wir sichtbar machen“, so der NV-Vorsitzende. Eine Planungsgruppe beginnt jetzt mit den Planungen für die Organisation, bei denen Termine, Orte und Einzelveranstaltungen festgelegt werden.

Der DNV-Vorsitzende Frank Wessels betonte in seiner Rede erneut, dass der DNV „kein Verein zur Pflege maritimer Tradi-

tionen“ sei, wie es fälschlicherweise immer wieder unterstellt werde, sondern mit Gutachten, Stellungnahmen, Empfehlungen und Tagungen alle im allgemeinen Interesse liegenden Anliegen der Schifffahrt, des Schiffbaus, der Hafenwirtschaft und der maritimen Umwelt fördert. Im ständigen Fachausschuss des DNV ist ausgewiesene Sachkompetenz gebündelt, besonders in den Bereichen der Ausbildung, der Sicherheit auf See und an Bord sowie des Umweltschutzes. Als Dachverband der 20 regionalen Vereine mit rund 4500 Mitgliedern stellt der DNV die Seeschifffahrt und die maritime Wirtschaft in Deutschland in den Mittelpunkt seiner Aktivitäten.

Den Abschluss der Veranstaltung bildete die Wahl zum Vorstand. Dabei bestätigten die Delegierten die bisherige Besetzung dieses Gremiums, bestehend aus dem Vorsitzenden Frank Wessels, dem Stellvertretenden Vorsitzenden und Geschäftsführer Nicolai Woelki sowie den Vorstandsmitgliedern Bernd Appel und Dr. Fritz Frantziach, nahezu einstimmig.



Der Vorstand des DNV (v.l.): Dr. Fritz Frantziach, Frank Wessels (Vorsitzender), Bernd Appel und Nicolai Woelki (Geschäftsführer)

„Ohnmächtiges Erstaunen“

NV zu Emden kritisiert Hafenpolitik der EU-Kommission



Frank Wessels (l.) ist mit Teilen der EU-Hafenpolitik nicht zufrieden. Rechts der Festredner des Abends, der Maritime Koordinator der Bundesregierung, Uwe Beckmeyer

Im Vorfrühling fanden die Nautischen Essen der beiden größten deutschen regionalen Nautischen Vereine in Emden (714 Mitglieder) und Cuxhaven (670 Mitglieder) statt. Frank Wessels, Vorsitzender des Nautischen Vereins zu Emden e.V. und DNV-Vorsitzender, betonte in seiner Rede am 14. März in Emden vor knapp 400 Gästen einmal mehr, dass der Wettbewerb zwischen den europäischen Häfen ausreichend liberalisiert sei und es einer Neuregelung der Hafengebühren durch die EU, um die Autonomie der Häfen einzuschränken, genauso wenig bedürfe wie neuer Gremien von Hafennutzern mit überflüssiger Bürokratie.

„Es versetzt einen zeitweise in ohnmächtiges Erstaunen, womit man sich in Brüssel auf EU-Ebene beschäftigt. Gerade noch wurden mit berechtigten Einwänden die EU-Richtlinien sowie Erfahrungen und Empfehlungen des ‚Port Package I‘ und ‚Port Package II‘ abgelehnt, verfolgt nunmehr die EU-Kommission ihr Ziel mit einer neuen Verordnung für Hafendienstleistungen weiter“, kritisierte der NV-Vorsitzende. Die gut funktionierenden Hafendienst-

leistungen seien national ausreichend geregelt. „Der jetzt eingeschlagene Weg, mit Hilfe einer direkt wirkenden Verordnung an den Mitgliedsstaaten vorbei regulierend eingreifen zu wollen, widerspricht damit dem Subsidiaritätsprinzip des EU-Vertrages und ist mit großem Nachdruck abzulehnen“, sagte Wessels. Zur Lage in der Schifffahrt stellte der NV-Vorsitzende fest, dass diese sich nunmehr im Jahr sechs der Krise befinde. „Eine wirklich spürbare Verbesserung der Situation hat sich bislang noch nicht eingestellt und ist auch für dieses Jahr nicht zu erwarten“, sagte er. Weiterhin drückten Überkapazitäten auf die Raten und während es den großen Linienreedereien teilweise noch durch Abgabe von Chartertonnage und Eingehen strategischer Allianzen gelinge, kostendeckend zu fahren, kämpften immer mehr kleinere und mittlere Reedereien um ihre Existenz. Zur Untermauerung dieser Aussage führte er an, dass im vergangenen Jahr 2013 rund 120 Einschiffgesellschaften in die Insolvenz gegangen seien. Die Charraten seien auf einem Niveau, das nicht selten nicht einmal zur Deckung der reinen Betriebskosten ausreiche,

womit weder Zinsen und schon gar keine Tilgung erwirtschaftet werden könnten. „Die Reedereien leben von der Substanz, die naturgemäß endlich ist“, so Wessels. Dennoch sieht der NV-Vorsitzende die Möglichkeit, dass es im kommenden Jahr zu verbesserten Marktbedingungen kommen kann: Das Angebot von und die Nachfrage nach Tonnage könnten dann wieder in ein Gleichgewicht kommen. Zur Erreichung dieses Ziels bedürfe es aber massiver gemeinsamer Anstrengungen, um auch den kleineren, häufig als Familiengesellschaften geführten Reedereien das Überleben zu sichern. Die dafür erforderlichen Maßnahmen zur Kostensenkung dürften aber keinesfalls zu Einsparungen bei der Berufsausbildung führen, forderte Frank Wessels und warnte vor Fehlentwicklungen: „Um langfristig das maritime Know-how am Schifffahrtsstandort Deutschland halten zu können, bedarf es einer ausreichenden Anzahl seemännischen Nachwuchses. Sowohl an Bord als auch an Land kann es schon in einer absehbaren Zeit zu einer Situation kommen, dass altersbedingt ausscheidenden Mitarbeitern des nautischen sowie technischen Bereichs nicht mehr in ausreichender Zahl entsprechend qualifizierte Nachwuchskräfte gegenüber stehen“.

Wessels appellierte an alle Reeder, sich um den Nachwuchs zu kümmern. Die Fachhochschulausbildung schreibt zwingend zwei Praxissemester vor, die die angehenden Nautiker und Schiffsbetriebstechniker an Bord eines Schiffes absolvieren müssen. „Ein Praktikant kostet nun wirklich nicht viel Geld, und viele Studenten sind schon überaus dankbar für ein besseres Taschengeld. Selbst in schwersten wirtschaftlichen Zeiten sollte das für jede Reederei darstellbar sein“. Und bei der Berufsausbildung von nautischem und technischen Seepersonal fehle es nicht nur an Ausbildungsplätzen, es fehlten auch Plätze zur Qualifizierung von Nachwuchsoffizieren. Es gebe trotz Fördermöglichkeiten schon jetzt Nachwuchsoffiziere, die kein Schiff zum Ausfahren ihres Patentes fänden.

In seiner Gastrede sprach der Maritime

Koordinator der Bundesregierung, der Staatssekretär im Bundesministerium für Wirtschaft und Energie Uwe Beckmeyer, über seine Rolle als Bindeglied zwischen der maritimen Wirtschaft und der Bundesregierung. Er dämpfte allzugroße Hoffnungen in seine Person und forderte mehr Unterstützung durch die Küste für seine Arbeit, die eingebettet sei in verkehrs- und energiepolitische Gegebenheiten. „Der Rucksack darf nicht im-

leistungen („Port Package III“). „Ich habe mit dazu beigetragen, dass wir ‚Port Package I‘ und ‚Port Package II‘ versenkt haben. Diese geplante neue Verordnung ist eher Bedrohung als Segen. Auch, wenn der Zentralverband der Deutschen Seehafenbetriebe die Bestrebungen der EU nach einer Neuregelung unterstützt, teile ich die Meinung, dass man da sehr aufpassen muss“, sagte Uwe Beckmeyer.

teilnahmen, das es wohl nicht angehe, dass die Häfen Hamburg, Bremerhaven und in Niedersachsen beim Containerumschlag im Wettbewerb zueinander stünden. „Wir müssen miteinander reden“, forderte Gütlein vor seinen rund 200 Gästen in der Cuxhavener Kugelbakehalle. Er sieht die Zukunft des JadeWeserPort, der zurzeit erheblich hinter den Umschlagserwartungen liegt, dennoch positiv. „Das kommt noch“, sagte er, denn Seefahrt



Foto: Jan Mordhorst

Ralf Gütlein (l.) überreichte seinem Gastredner, Ministerpräsident Stephan Weil, einen Stein aus der Uferbefestigung der Elbe

mer voller werden“, sagte Beckmeyer in Anspielung auf die lange Wunschliste der maritimen Wirtschaft. Hoffnungen auf die lange erwarteten Anpassungen der Fahrinnen von Ems, Weser und Elbe schürte er aber insofern, indem er sagte, dass die Überwindung der „Engpässe bei den seawärtigen Zufahrten zu schaffen“ seien. Überzeugt ist Uwe Beckmeyer von der Richtigkeit der Errichtung des JadeWeserPort. „Ich bin fest davon überzeugt, dass wir dort bald auch große Containerreedereien abfertigen können. Dieser Hafen hat Zukunft, auch, wenn er ein halbes Jahr später kommt“, sagte er. Ebenso, wie der DNV zeigte sich auch der Maritime Koordinator skeptisch bei der Frage der Neuregelung von Hafendienst-

NV Cuxhaven:

„Warum noch viel buddeln?“

In Cuxhaven richtete der Vorsitzende des dortigen Nautischen Vereins, Kapitän Ralf Gütlein, einen dringenden Appell an die norddeutschen Küstenländer Hamburg, Bremen und Niedersachsen zur besseren Zusammenarbeit im Hinblick auf den Containertransport. Hinsichtlich der derzeit schlechten Auslastung des neubaute JadeWeserPort sagte Gütlein vor 330 Gästen auf dem Schiffahrtessen am 4. April, an dem auch der DNV-Vorsitzende Frank Wessels, DNV-Vorstandsmitglied und Geschäftsführer Nicolai Woelki sowie DNV Vorstandsmitglied Bernd Appel

werde weiter gehen und die derzeitige Krise werde irgendwann auch einmal überwunden sein. Gütlein: „Eines Tages werden unsere Kinder und Kindeskinde einmal sagen: Wie klug, dass man diesen Hafen damals gebaut hat“. Erneut skeptisch äußerte sich der NV-Vorsitzende zur geplanten Elbvertiefung. „Wenn man miteinander redet und wenn wir den JadeWeserPort nun einmal haben, warum muss man dann hier noch viel buddeln, damit die großen Schiffe nach Hamburg können?“, fragte Kapitän Gütlein. Deutlich positiver zu diesem Thema äußerte sich danach der Festredner des Abends, Niedersachsens Ministerpräsident Stephan Weil. Wenn auch erst an zweiter Stelle bei den Maßnahmen für

gute Verkehrsverbindungen der Seehäfen hinter dem Weiterbau der Autobahn A20 über die Elbe und durch Niedersachsen hindurch nannte Weil die Vertiefung des Elbfahrwassers und auch der Fahrrinnen von Weser und Ems. Das Land Niedersachsen habe ein Interesse daran, dass der Hamburger Hafen floriere, sagte Weil – und das und vor allem auch im Hinblick auf die Tausenden von niedersächsischen Bürgern, deren Arbeitsplatz vom Hamburger Hafen abhängt. Er machte den Betreibern des JadeWeserPort auch Hoffnung, indem er von einer Südamerikareise berichtete, die er in seiner Funktion als Bundesratspräsident kürzlich unternommen habe. Dort werde der Hafen Suape derzeit zielstrebig ausgebaut, weil man angesichts der Kapazitätserweiterung des Panamakanals eine Veränderung der Haupt-Warenströme erwarte. Daher sei von brasilianischer Seite Interesse am JadeWeserPort gezeigt worden und in diesem Zusammenhang auch gefragt worden, was „der JadeWeserPort denn so anzubieten habe“, berichtete der Ministerpräsident.

Aufbruchstimmung verbreitete Stephan Weil bei der Offshore-Windenergie. Das Thema sei in jüngster Vergangenheit von Begriffen wie „Emüchterung, Enttäuschung und sogar Krise“ begleitet worden. In Berlin habe „gerade erst die Runde getagt und es haben sich alle in die Hand versprochen, der Offshore-Windindustrie zum Durchbruch zu verhelfen“, sagte Weil. Die Windräder auf See sollten mehr Energie liefern, als alle Atomkraftwerke zusammen. „Jetzt geht’s los“ rief der Ministerpräsident unter dem Applaus seiner Zuhörer in die Runde.

Im Blick auf die derzeit angespannte Lage auf dem Ausbildungssektor appellierte Ministerpräsident Weil ebenso wie schon der DNV-Vorsitzende Frank Wessels einen Monat zuvor in Emden an die im Saale anwesenden Reeder, den aus den Seefahrtsschulen kommenden Absolventen die Chance zu geben, ihre Patente auszufahren. Die maritime Entwicklung sei prägend für das Land Niedersachsen. „Die Landesregierung muss nicht konfirmiert werden, wir sind davon überzeugt“, unterstrich Ministerpräsident Weil. Man habe jetzt Jahre mit durchaus stabilem Wachstum voraus und alles in allem seien die Prognosen gut.

Große Freude in Brunsbüttel

Mittel für Neubau einer fünften Schleuse



Die Mittel für den Bau der fünften Seeschleuse in Brunsbüttel (Bildmitte) sind frei gegeben worden. Die Fertigstellung ist für das zweite Halbjahr 2020 vorgesehen

Die Freude beim Nautischen Essen in Brunsbüttel am 11. April war groß. So groß, dass der NV-Vorsitzende Bernd Appel seine Begrüßungsansprache unterbrach und die Leiterin des Wasser- und Schiffsamtes Brunsbüttel, Gisela Völkl, ans Rednerpult bat. Diese verkündete höchstselbst, was die Gemüter an diesem Tag so stark bewegte: „Ich habe heute den Auftrag zum Bau der fünften Seeschleuse in Brunsbüttel vergeben“ sagte Völkl unter dem dröhnenden Applaus der rund 230 Gäste. Die Verkehrsfreigabe ist für das zweite Halbjahr 2020 vorgesehen.

Seit vielen Jahren ist bekannt, dass durch die immense Belastung der Schleusen des Nord-Ostsee-Kanals in Brunsbüttel das Ende der Betriebsfähigkeit immer näher rückte. „Um endlich eine Grundsanierung der Großen Schleusen bei Aufrechterhaltung des Betriebs zu ermöglichen, forderte der Nautische Verein Brunsbüttel bereits bei einem Nautischen Essen im Jahre 2005 erstmals öffentlich eine ‚Express-Schleuse‘ für Brunsbüttel“, so Appel in seiner Rede weiter. Eine Inbetriebnahme sei damals für das Jahr 2014/2015 prognostiziert worden. Das, so Appel, sei natürlich etwas blauäugig gewesen und der ersten Euphorie geschuldet. „Es sollten noch einige Jahre vergehen, bis die Bedeutung des Nord-Ostsee-Kanals für das

gesamte Deutschland und für Europa in die Köpfe der Politiker, auch im Hinterland, Eingang gefunden hatte und sie auch überzeugt werden konnten, diese für sie alle wichtige Infrastrukturmaßnahme zu unterstützen“, sagte der NV-Vorsitzende. Immerhin sei jetzt ein Baubeginn absehbar – neun Jahre nach der Forderung eines solchen Vorhabens, freute sich Appel.

Allerdings ist mit dem Schleusenneubau allein ein zukunftsfähiger Betrieb des Nord-Ostsee-Kanals noch nicht gesichert. Der Ausbau der Oststrecke, die Vertiefung um einen Meter und schließlich auch die Grundsanierung beider Brunsbüttler Schleusenkammern sowie auch der beiden Großen Schleusen in Kiel-Holtenau sind nur einige der Maßnahmen, um die Leistungsfähigkeit des Kanals für die Zukunft sicher zu stellen. Appel: „Höchste Priorität für die Kunden hat die Kalkulierbarkeit der Kanalpassage. Dazu gehört die Sicherstellung des Betriebsablaufs, genug ausgebildetes Personal und in der Übergangsphase bis zur Verfügbarkeit der 5. Schleusenkammer eine ausreichende Vorhaltung von Ersatzteilen sowie Reserve-Schleusentore auf beiden Seiten des Kanals. Die Akzeptanz des NOK steht auf dem Spiel, große Reedereien beobachten genau den Fortschritt der Sanierung, jede Störung oder Unterbrechung der Kanalroute wird von den

international operierenden Schifffahrtsunternehmen genau registriert“.

Der NV-Vorsitzende appellierte auch an die Gewerkschaften, die Zuverlässigkeit des Kanals über die bekannten technischen und verschleißbedingten Probleme hinaus nicht noch zusätzlich durch Streiks oder andere Aktionen in Frage zu stellen. „Von einer großen Gewerkschaft sollte man doch eine gewisse Sensibilität und Verantwortungsbewusstsein bei der Auswahl der bestreikten Objekte erwarten können. Sollte sie bei der Durchsetzung ihrer Forderungen den NOK weiterhin als Druckmittel einsetzen, um ihre Tarifforderungen durchzusetzen, fördert sie die Infragestellung der Zuverlässigkeit dieser Wasserstraße, die in letzter Konsequenz zur unwiderruflichen Vernichtung von Arbeitsplätzen auch im Öffentlichen Dienst führen kann“, warnte Bernd Appel.

Aber auch andere Verkehrswege liegen dem Nautischen Verein der Stadt Brunsbüttel als größtem Nordseehafen und Industriestandort in Schleswig-Holstein am Herzen. „Wo bleibt die erforderliche regelmäßige Inszandhaltung der Bundesstraße 5?“, fragt der NV-Vorsitzende und stellt resignierend fest, dass Fledermäuse und Haselmauspopulationen den Bau des seit mindestens 25 Jahren intensiv diskutierten Bauprojekts der Autobahn 20 von Lübeck über eine Elbquerung bis nach Niedersachsen vorerst gestoppt haben. Er fordert, solchen wichtigen Infrastrukturmaßnahmen in Zukunft Priorität einzuräumen. Da auf der Autobahn 7 von Flensburg über Hamburg nach Hannover und weiter nach Süddeutschland im Hamburger Raum derzeit intensiv gebaut wird sollte auch Brunsbüttel etwas für die stauegelagten Autofahrer tun, nämlich die Elbfähre nach Cuxhaven reaktivieren. Entsprechende Pläne wurden bereits auf dem Nautischen Abend in Cuxhaven vorgestellt und finden die Unterstützung des NV Brunsbüttel.

Die Festrede hielt Gunther Bonz, Präsident des Unternehmensverbandes Hafen Hamburg e.V.; eine Rede, die sich angesichts der aktuellen Entwicklungen auf dem Verkehrssektor mit der Planung und Umsetzung von großen Verkehrsprojekten befasste. Der beklagenswerte Zustand der Infrastruktur müsse dringend verbessert werden, forderte der Hafeningenieur und kritisierte vehement eine Realisierungszeit beispielsweise der Fahrinnenanpassung auf der Elbe von über 15 Jahren. „Wir sind in Deutschland einigen wichtigen Gremien falsch aufgestellt“ stellte Bonz anklagend fest.

Empört über WSV-Reform

NV Lübeck verärgert über Umzug



Foto: Jan Mordhorst

Gastredner Björn Engholm (links), NV-Vorsitzender Kapitän Hans-Peter Kaminsky

Seit 144 Jahren hat der Nautische Verein Lübeck e.V. die maritimen Interessen der Region im Blick, denn der Verein wurde 1870 im Anschluss an die Einführung der Gewerbefreiheit in der Freien und Hansestadt Lübeck und der damit einher gehenden Auflösung der Gilden und Zünfte gegründet. Der NV Lübeck unterhält Arbeitskreise, die sich mit den Aktivitäten in der Lübecker Bucht und den Lübecker Häfen, der Fehmarnbeltquerung und den Offshore-Windparks und dem Elbe-Lübeck-Kanal befassen. Die Ergebnisse dieser Arbeitskreise werden in Zusammenarbeit mit dem Dachverband, dem Deutschen Nautischen Verein, in Bonn und Berlin in den entsprechenden Gremien zu Gehör gebracht.

Nicht einverstanden ist der Vorsitzende des Nautischen Vereins Lübeck, Kapitän Hans-Peter Kaminsky, mit Teilen der Neuordnung der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung. „Ein Ärgernis für die Küste ist die Verlegung der Wasser- und Schifffahrtsämter nach Bonn, geplant durch einen bayerischen Minister“, sagte Kaminsky auf dem 144-jährigen Stiftungsfest am 28. Februar vor knapp 300 Gästen in der Lübecker „Schiffergesellschaft“. Eine entsprechende Petition sei abgegeben worden. „Wenn schon in leerstehenden Bonner Behörden andere Institutionen einziehen sollen, dann wären die bayerischen Ämter vorzuschla-

gen“, regte der NV-Vorsitzende an.

Zur Lage in der deutschen Seeschifffahrt hob Kaminsky hervor, dass etwa 3400 Schiffe mit deutscher Kapitalbeteiligung auf den Weltmeeren unterwegs seien, davon allerdings weniger als 400 unter deutscher Flagge. Aber auch Schiffe mit deutscher Kapitalbeteiligung seien im vergangenen Jahr in größerer Zahl verkauft worden. Gegenwärtig schein diese Tendenz aber gestoppt und auch die Frachtraten blieben – wenn auch auf niedrigem Niveau – stabil. Der NV-Vorsitzende beklagte, dass der Verwaltungsaufwand und somit die Kosten für Schiffe unter deutscher Flagge noch etwa doppelt so hoch wie unter anderen EU-Flaggen sei.

In seiner Festrede berichtete der schleswig-holsteinische Ministerpräsident a.D. Björn Engholm, über Parallelen und Unterschiede zwischen der alten und der neuen Hanse. Die alte Hanse sei „praktiziertes Unternehmertum“ gewesen, von dem man sich heute „eine Scheibe abschneiden“ könne. Der Handel im 13. und 14. Jahrhundert auf der Ostsee sei auf „guten logistischen Verkehrswegen“ abgelaufen, berichtete Engholm. Seine Betreiber seien faire Kaufleute, Förderer und Stifter gewesen. Das sei heute nicht mehr immer und überall der Fall.



Foto: Jan Mordhorst

Der Schiffsverkehr im Fehmarnbelt nimmt zu: Der NV Vogelfluglinie fordert daher eine gut funktionierende Verkehrsüberwachung

Steuert die Politik gegen die Hafenwirtschaft?

NV Flensburg vermisst Unterstützung

Sehr zum Unverständnis der maritimen Wirtschaft in Flensburg, Deutschlands nördlichstem Seehafen, wuchert die Stadt dort nicht mit den maritimen Pfunden, wie sie in Form der Flensburger Schiffbaugesellschaft, der Marineschule, den hochwertigen Ausbildungsstätten für Handelsschiffsoffiziere und deutsche Lotsen, der größten deutschen Reederei in der weltweiten Tankerschiffahrt, der Reederei Ernst Jacob, der Schifffahrts- und Treuhand AG, tätig in der weltumspannenden Containerschiffahrt und der FRS Seetouristik, die über die Grenzen des Landes hinaus bekannt ist im Bereich Seetourismus, Fährschiffahrt und Personentransporte im Offshorebereich, in der Stadt vorhanden sind. Stattdessen suche die Stadt ihr Heil nur im Tourismus. „Das ist eigentlich nicht zu verstehen“, klagte Bernd Gripp, Vorstandsmitglied des Nautischen Vereins Flensburg e.V. auf dem Nautischen Abend am 13. März. Zumal der Flensburger Hafen mit einem Neubau der Kaianlage am Ostufer die Attraktivität des Hafens nicht nur für größere Schiffseinheiten, sondern auch für kleine Kreuzfahrtschiffe gesteigert habe. Gripp weiter: „Es wäre nur zu wünschen, dass die Kommune mit ihren Betrieben den Hafen fördert und nicht bei jeder unpassenden Gelegenheit darauf hinweist, der Hafen habe wirtschaftlich keine besondere Bedeutung mehr“.

Auch in einem anderen Bereich spielte die Politik der Hafenwirtschaft übel mit, als nämlich die schleswig-holsteinische Landesregierung die dem Futtermittelwerk der

Hauptgenossenschaft Flensburg im Jahre 2006 erteilte und 2009 verlängerte Ausnahmegenehmigung für den Transport von Futtermitteln nach Dänemark nicht ein weiteres Mal verlängert hat. Die Genehmigung bezog sich darauf, dass Lastkraftwagen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 48 Tonnen vom Werk am Hafen bis zur Grenze fahren durften. Die Streichung hatte einen äußerst negativen Einfluss auf die Rentabilität des Werkes und damit direkt auf die Umschlagszahlen im Flensburger Hafen. So wurde denn auch im Frühherbst 2013 die Produktion eingestellt. Das Werk produzierte in der letzten vollen Zwölfmonatsperiode knapp 270 000 Tonnen Ware und die Umschlagseinbuße für das Flensburger Ostufer summiert sich auf 150 000 Tonnen. Ein Teil dieses Verlustes konnte durch vermehrte Einfuhren von neuen Nutzern des Flensburger Hafens aufgefangen werden, es bleibt aber ein erheblicher Umschlagsverlust. Gripp: „Das erstaunliche an diesem Vorgang ist, dass sich die Gesetzeslage seit der Erteilung der Genehmigung und der Verweigerung der Verlängerung nicht im Geringsten verändert hat“. Er hofft allerdings, dass sich künftig weitere Kunden für den Flensburger Hafen entscheiden werden, denn durch vermehrt größere Schiffseinheiten kämen andere kleinere Häfen schnell an ihre Grenzen. Dass könne sich zum Vorteil entwickeln, vermutet Bernd Gripp, weil Flensburg im gesamten Hafenbereich mindestens 6,5 Meter, in einigen Bereichen sogar neun Meter Wassertiefe vorweisen könne.

NV Vogelfluglinie:

Größere Schiffe, mehr Tanker

Ganz und gar die Belange des Fehmarnbelts und des Schiffsverkehrs darauf hat der Nautische Verein Vogelfluglinie e.V. im Blick. „2014 wird ja wieder ein interessantes Jahr, speziell bei uns in der westlichen Ostsee“, verkündete der Vorsitzende, Kapitän Johannes Wasmuth, auf dem Nautischen Essen am 21. März auf dem frisch renovierten Vogelfluglinien-Fährschiff „Schleswig-Holstein“. Hintergrund für diese Prognose ist, dass man hier zunehmende Verkehre, größere Schiffe und mehr Tankerbewegungen beobachte. Der NV Vogelfluglinie erwartet in diesem Zusammenhang eine funktionierende Verkehrsüberwachung im Fehmarnbelt.

Im Zuge der festen Fehmarnbeltquerung laufe das Raumordnungsverfahren für die Hinterlandanbindungen und das Planfeststellungsverfahren langsam an und solle bald eröffnet werden, so Wasmuth. Die ersten Bilder von einem Arbeitshafen östlich der Mole und der zukünftigen Großbaustelle seien veröffentlicht worden. „Unser Nautischer Verein wird sich im Verbund mit den Vereinen an der Lübecker Bucht zu dem Planfeststellungsverfahren äußern und Argumente vorbringen. Nautische Vereine betrachten in dieser Angelegenheit ganz besonders die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs in den betroffenen Gebieten. Wir werden aber auch Partei ergreifen, wenn durch angedachte Maßnahmen bestehende Reedereien oder Häfen benachteiligt werden“, kündigte Wasmuth an, und meint damit die geplante Zuwegung zum Fährterminal und zum Hafen Puttgarden.



Foto: Jan Mordhorst

Hans-Werner Monsees, Leiter des Cuxhavener Havariekommandos (l.) und der NVNF-Vorsitzende Gerd Seier

NV Nordfriesland

AK küstennahe Schifffahrt gefordert

Mit Sorge verfolgt der Nautische Verein Nordfriesland (NVNF) die fortschreitende Ausdehnung der „Nullnutzungszonen“ im Nationalpark Wattenmeer, die die Berufsschifffahrt immer weiter einengt. Daher hat der NVNF an den schleswig-holsteinischen Umweltminister Robert Habeck geschrieben, der sich darauf aber zurückhaltend geäußert und eine „Handlungsempfehlung aus einem Bericht zur Evaluierung des schleswig-holsteinischen Wattenmeeres“ vorgeschoben hat. Danach soll ein „räumlich und zeitlich festgelegter Plan zur Ausweisung von großen, zusammenhängenden Prozessschutzflächen ohne jegliche Nutzung“ erstellt werden, die „mindestens 50 Prozent der Nationalparkfläche umfassen“ müsse. Fazit für den NVNF-Vorsitzenden Gerd Seier: „Wir müssen wachsam sein“, wie er auf dem Nautischen Essen des Vereins am 11. April in Husum vor seinen etwa 50 Gästen erklärte. Daher ist der NVNF an den Dachverein DNV mit der Bitte herangetreten, man möge doch einen Arbeitskreis (AK) „Küstennahe Schifffahrt“ einrichten. Denn Interessenkonflikte zwischen Naturschutz und Schifffahrt gebe es nicht nur in der Nordsee, sondern auch in der Ostsee und ein deutsches Wattenmeer gebe es nicht nur in Nordfriesland, es erstrecke sich vielmehr von List bis Borkum. „Die Probleme müssen überregional angegangen werden“, forderte Seier.

Wachsamkeit verlangte der NVNF-Vor-

sitzende auch bei einem anderen Thema: „Wenn die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung Geld einsparen möchte, könnte sie es beispielsweise auch dadurch tun, dass sie Wattfahrwasser, sogenannte Prickenwege, schließt. Dort können bei Hochwasser nur kleine Frachtschiffe, kleine Fahrgastschiffe und Sportboote mit geringem Tiefgang fahren“. Das aber käme den Gedanken der Naturschützer, die Nullnutzungszonen im Nationalpark Wattenmeer zu vergrößern, sehr gelegen. Wenn nämlich durch die Schutzzone 1 des Nationalparks kein Fahrwasser mehr führt, darf dort nicht mehr gefahren werden. „Wir müssen wachsam sein, dass beide Interessen, die der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung mit ihren Sparzwängen und die des Umweltschutzes, nicht zusammengeführt werden“, warnte Seier.

Die Gastrede beim NVNF hielt Hans Werner Monsees, Leiter des Havariekommandos, das als eine Konsequenz aus der Havarie des Holzfrachters „Pallas“ im Oktober 1998 im nordfriesischen Wattenmeer gebildet wurde. Gerade diese Schiffshavarie hat die maritime Szene in Nordfriesland lange Zeit nachhaltig geprägt. Gerd Seier: „Wir haben den Fall ‚Pallas‘ im Ständigen Fachausschuss (StFA) durchgesprochen und festgestellt, dass damals zur Bewältigung einer komplexen Schiffshavarie kaum mehr als eine Telefonliste vorhanden war“. Das, so stellte er erleichtert fest, habe sich mit dem Havariekommando grundlegend geändert.

Tatsächlich stieß der Vortrag von Monsees auf reges Interesse bei den Zuhörern und Gerd Seier stellte nachher zusammenfassend fest: „Das Havariekommando ist das optimale, was man heute haben kann“.

Der bei dem Nautischen Essen des NVNF in Husum anwesende DNV-Geschäftsführer, das DNV-Vorstandsmitglied Nicolai Woelki, lobte ausdrücklich die aktive Rolle, die der NVNF-Vorsitzende Gerd Seier beim StFA und im DNV ganz generell einnehme. Woelki betonte, dass man das besondere Interesse in der Region Nordfriesland für die nationale Fahrgastschifffahrt wahrgenommen habe und erinnerte daran, dass der DNV gemeinsam mit dem Verband Deutscher Reeder (VDR) und den betroffenen Reedern Lösungen gefunden hat, die Ausnahmen der EU-Fahrgastschiffrichtlinie für eine nationale Fahrgastschiff-Richtlinie zu nutzen.

Auch ein anderes Infrastrukturthema griff Woelki in Husum auf: Der DNV habe sich zur geplanten EU-Verordnung für Hafendienstleistungen, das sogenannte Port Package III, eingebracht. Dieses sehe zwar für wesentliche Bereiche der deutschen Seehäfen Ausnahmen vor. Es bleibe jedoch die Gefahr, dass die EU-Kommission diese Ausnahmen bald streicht, ohne, dass die Mitgliedsstaaten darauf noch Einfluss haben. Woelki: „Es gibt keinen Bedarf für die EU-Hafenverordnung und deshalb ist sie abzulehnen“, er befürchtet aber, dass „die EU-Kommission die durch die Europawahl bedingte Auszeit sicherlich dazu nutzen wird, anschließend mit frischem Elan diese überflüssige und wettbewerbsverzerrende Regelung erneut durchzusetzen“.

Vortrag beim NV Brunsbüttel

Schwefel im Bunkeröl – Auswirkungen auf die Schifffahrt



Ganz besondere Umsicht und Sorgfalt müssen Seeleute im Hafen bei der Übernahme von Brennstoff walten lassen

Die rechtliche Entwicklung (MARPOL IV und EU-Recht) verlangt seit 2010 beim Schiffstreibstoff in bestimmten Gebieten eine Schwefelreduzierung von 1,5 auf ein Prozent und ab diesem Jahr nur noch 0,1 Prozent. Global ging die Schwefelvorgabe seit dem Jahr 2012 von 4,5 auf 3,5 Prozent zurück. Die nächste Reduzierung weltweit wird erst im Jahr 2025 auf 0,5 Prozent erwartet. Ob neben den bereits existierenden Sondergebieten in Nord- und Ostsee, dem Ärmelkanal, den Ost- und Westküsten von USA und Kanada sowie den Gewässern um Hawaii weitere Gebiete beispielsweise im Mittelmeer, vor Norwegen, um Japan, an den Küsten von Mexiko oder in Teilen der Karibik eingerichtet werden, scheint gegenwärtig aufgrund von geopolitischen Gegebenheiten wenig wahrscheinlich.

Die globale Nachfrage nach Schweröl ist seit Jahren rückläufig (von 1995 bis 2010 etwa um 20 Prozent), was darauf zurückzuführen ist, dass Landbetriebe sich energetisch optimieren und zunehmend auf Erdgasfeuerung umstellen. Die Auswirkungen der kommenden Schwefelreduzierungen werden im kommenden Jahr mit Rückgängen in einer Größenordnung von etwa fünf Prozent erwartet, bis 2015 um etwa 15 Prozent. Der größte Rücklauf wird hierbei in Europa erwartet, dessen Verbrauch sich bis 2030 um rund 75 Prozent reduzieren wird, vermuten Branchenkenner.

Auf dem weltweiten Bunkermarkt wird bis 2024 der Anteil von HFO (Heavy Fuel Oil)

3,5 leicht ansteigen. Ab 2025 wird der Verbrauch zu Gunsten von niedrigschwefeligen Gasölen stark abnehmen. Hier muss allerdings beobachtet werden, wie sich die Bunkerpreise entwickeln und ob sich bordinstallierte Entschwefelungsanlagen („Scrubber“) etablieren. Dies wiederum ist abhängig vom Preisunterschied zwischen Gasöl und HFO. Je größer dieser Preisunterschied ist, desto eher rentiert sich gerade auch in den Sondergebieten der Einsatz von Scrubbern. Bei ständiger Fahrt in Sondergebieten kann sich deren Einsatz in wenigen Monaten amortisieren.

Einstandskosten für Scrubber werden im Laufe der Zeit immer günstiger, weil sich die Technik weiterentwickelt und sich bei entsprechender Nachfrage Optimierungspotenziale einstellen werden. Einbauten in Neubauten werden dabei um etwa 25 Prozent günstiger sein als Nachrüstungen. Vor diesem Hintergrund werden gleichzeitig eine zügige Zunahme an Scrubber-Investitionen und vermehrter Verbrauch von entschwefeltem Bunkeröl erwartet. Gerade in der kleinen und mittleren Fahrt in den Sondergebieten erscheint es aus Kosten- und Platzgründen notwendig, Bunkeröle zu verwenden, die einen mittleren Schwefelgehalt von einem bis zwei Prozent aufweisen. Die Fachleute erwarten, dass die Preise für Gasöl ab 2015 wegen erhöhter Nachfrage steigen werden. Bei Schweröl erwarten sie ein weiterhin niedriges Preisniveau. Hier wird interessant zu beobachten sein, ob sich

der Nachfragerückgang der Verbraucher und der Produktionsrückgang der Erzeuger die Waage halten können.

Der erwarteten global steigenden Nachfrage nach Öl werden neue Raffineriekapazitäten entgegen gestellt. Neue und große Raffinerien werden vornehmlich im Nahen Osten, Asien und Amerika errichtet. Diese großen Standorte werden mit Cokern ausgestattet, so dass sie weitgehend rückstandsfrei arbeiten. Daher erwarten die Fachleute, dass die zunehmende Nachfrage nach Gasöl in Zukunft durch ausreichende Produktionskapazitäten gedeckt wird. Europa allerdings wird langfristig voraussichtlich zum Importgebiet von Bunkerölen werden, denn hier wird die Produktionskapazität deutlich abnehmen. Die Preise werden sich an Angebot und Nachfrage orientieren. Es wird erwartet, dass die Nachfrage global gesehen auch ausreichend bedient werden kann.

IMPRESSUM

Herausgeber: Deutscher Nautischer Verein von 1868 e.V. · Striepenweg 31
21147 Hamburg · Redaktion: Jan Mordhorst
E-Mail: jan.mordhorst@hamburg.de
Gestaltung: Williams & Partner
www.dnvev.de
© Deutscher Nautischer Verein
Nachdruck unter Quellenangabe gestattet