



19. Nautischer Parlamentarischer Abend in Berlin

DNV fordert neue Konzepte zur Nachwuchsförderung

Nachwuchsnautiker Sebastian Adler brachte es auf den Punkt: „Ich wünsche für mich und alle angehenden Nautiker die Möglichkeit, das Patent ausfahren zu können. Viele wenden sich deswegen von der Seefahrt ab“, sagte der DNV-Ehrenpreisträger des Jahres 2014.

Auch der Parlamentarische Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, Enak Ferlemann, griff in seiner anschließenden Ansprache diesen Wunsch mehrfach auf. In Anbetracht der derzeitigen schwierigen Situation, dass viele Nachwuchsnautiker zwar ausgebildet werden, diese ihr Patent aber oft in der Praxis nicht ausfahren können, werden durchgreifende Maßnahmen und neue Konzepte von allen Beteiligten des Maritimen Bündnisses gefordert. Nur so könne der Schifffahrtsstandort Deutschland gesichert werden.

Der DNV-Vorsitzende Frank Wessels hatte zuvor den Abend mit Podiumsdiskussion zum Thema „Schifffahrt: Garant nachhaltiger Wirtschaftsdynamik“ eröffnet. Die Gesprächsrunde war mit den Abgeordneten Dr. Philipp Murmann (CDU/CSU), Matthias Ilgen (SPD), Dr. Valerie Wilms (B90/Die Grünen) sowie vom Verband Deutscher Reeder Dr. Ottmar Gast kompetent und breit aufgestellt. Moderator Nicolai Woelki (DNV) stellte eine Reihe von grundsätzlichen Fragen zum Kernthema des Abends, der Bedeutung der Schifffahrt für die inländische Wirtschaft. Reedervertreter Gast wies nach einer differenzierten Analyse der Schifffahrt und speziell der Containerschifffahrt darauf hin, dass im harten internationalen Wettbewerb allein die Kostenführer Überlebenschancen hätten. Dennoch seien die deutschen Schifffahrtsunternehmen bemüht, weiterhin ihren Beitrag zur nachhaltigen Nachwuchsförderung zu leisten. Ob dafür angesichts des enormen Einsparungsdrucks die deutsche



Foto: Kirk Williams

Auf dem Podium in Berlin (v.l.): Moderator Nicolai Woelki leitete die Gesprächsrunde mit Dr. Ottmar Gast, Dr. Philipp Murmann, Matthias Ilgen und Dr. Valerie Wilms

Flagge geführt werden kann, sei allerdings fraglich. Murmann ergänzte dies um die Bereitschaft der maritimen Industrie, den Standort über Technologieführerschaft zu stärken.

Wilms unterstrich die Bedeutung der IMO-Übereinkommen, beispielsweise zur Schadstoffreduzierung der Schiffsabgase, die zu den entsprechenden Fristen auch eingehalten werden müssten. Umweltfreundliche Optimierungen in der Schifffahrt könnten nur international und nicht regional erreicht werden. Anlässlich der aktuellen Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts zur Fahrrinnenanpassung der Elbe wurde das Klagerecht der Umweltverbände diskutiert. Einigkeit herrschte darüber, dass große Infrastrukturprojekte in Deutschland beschleunigt werden müssen, da auch die Umsetzung von Umweltschutzmaßnahmen zunächst Aufwändungen erfordern, die von der im weltweiten Wettbewerb stehenden deut-

schen Wirtschaft erst verdient werden müssten. Breiten Raum in der Diskussion nahm außerdem die bereits oben angesprochene Existenzkrise im maritimen Ausbildungsmarkt mit den Sorgen um den seemännischen Nachwuchs ein. Dazu gab es deutliche Bekenntnisse unter anderem von den Reedern Dr. Bernhard Brons (Emden) und Rörd Braren (Glückstadt), die ihre vorbildliche Nachwuchsarbeit in ihren jeweiligen Unternehmen fortführen werden. Hier sei jedoch die gesamte deutsche Reederschaft gefordert. Von der Politik forderte die Gesprächsrunde schnelle und umfassende Konzepte und wirksame Förderungsprogramme.

Frank Wessels unterstrich in Berlin noch einmal die Bedeutung der deutschen Handelsflotte: „Weder mittel- noch langfristig kann ein anderer Verkehrsträger als die Schifffahrt die weiter steigenden Ladungsmengen in vergleichbar günstiger Weise bewältigen“.

NV zu Bremerhaven

Das Bündnis muss auf den Prüfstand

Ständiger Fachausschuss



Foto: Jan Mordhorst

Uwe Beckmeyer (l.) sprach auf dem traditionellen Essen des NV zu Bremerhaven über den Maritimen Standort Deutschland. Rechts der NV-Vorsitzende Reiner Schumacher

Der Maritime Koordinator der Bundesregierung und Parlamentarische Staatssekretär im Bundesministerium für Wirtschaft und Umwelt, Uwe Beckmeyer, stellt angesichts der schwindenden Anzahl von Schiffen unter deutscher Flagge das Maritime Bündnis in Frage. „Wir bezahlen und es kommt nichts an. So geht das nicht weiter“, sagte Beckmeyer am 7. November 2014 als Gastredner auf dem Nautischen Abend des NV zu Bremerhaven.

Er sei, so Beckmeyer weiter, um das Maritime Bündnis „in Sorge“. Angestrebt seien mindestens 600 Schiffe unter deutscher Flagge gewesen, jetzt seien es unter 200. Es gebe jetzt eine Situation, „wo wir die ausgebildeten Fachleute nicht mehr nachbekommen“. Der gute Fortschritt sei aufgebraucht und man müsse sich jetzt neu orientieren. Daher müsse die Bundesregierung angesichts von Fördermitteln in Höhe von jährlich 80 Millionen Euro für die Schifffahrt „einen Effizienztest durchführen, inwieweit diese Förderkulisse dem Ziel der deutschen Flagge hilft“, so der Politiker. Dazu will er eine interministerielle Arbeitsgruppe einsetzen, die die Schifffahrtförderung der Bundesregierung auf ihre Effektivität hinterfrage. „Alles muß auf den Prüfstand. Wir brauchen eine neue Grundlage“, sagte Beckmeyer. Spätestens im

Oktober 2015 solle diese Arbeitsgruppe Ergebnisse präsentieren.

Der Maritime Koordinator wolle die gegenwärtige Krise in der Schifffahrt keineswegs schmälern, „denn die deutschen Bereederer werden von ihren Finanzierern unter Druck gesetzt, ihre Schiffe ökonomisch zu betreiben, und das geht nur über das Personal“. Aber die Bundesregierung wolle das Geld des Steuerzahlers schließlich gezielt dafür einsetzen, das maritime und seemännische Know-how an der Küste zu sichern, so Uwe Beckmeyer.

Der Maritime Koordinator warnte auch vor zu viel Optimismus bei der Frage der Weser- und Elbvertiefung. Wenn nämlich das für die Genehmigung der Fahrrinnenanpassung von Weser- und Elbe zuständige deutsche Verwaltungsgericht in Leipzig die für das nächste Jahr anstehende Auslegung der Wasserrahmenrichtlinie durch die EU übernehmen sollte, „dann hätten wir die eine oder die andere noch zu knackende Nuss“, sagte Beckmeyer. Es gebe ein Verschlechterungsverbot und ein Verbesserungsgebot für kritische Gewässer, „und Weser und Elbe gehören zu den kritischen Gewässern“. Den einzigen Ausweg sieht er über strenge Ausnahmeregelungen. Er ließ aber keinen Zweifel daran, dass Elbe und Weser „unverzichtbare Wachstumsmotoren für die ganze Region und darüber hinaus“ seien.

Der Ständige Fachausschuss (StFA) des DNV befasste sich auf seiner Sitzung am 7. Oktober 2014 in Berlin u.a. mit einem Schreiben von DNV-Präsident Frank Wessels an den schleswig-holsteinischen Ministerpräsidenten Torsten Albig zum geplanten Stellenabbau bei der Wasserschutzpolizei des Landes. In einer Antwort darauf bekräftigt das Kieler Innenministerium, dass im Zuge von Untersuchungen festgestellt und empfohlen worden sei, dass die Aufgaben Verhaltensprävention, Öffentlichkeitsarbeit, zentrale Gefahrgutauskunft und Ermittlungen bei Bootskriminalität statt von der Wasserschutzpolizei künftig auch von anderen Dienststellen der Landespolizei übernommen werden könnten. Die Wahrnehmung maritimer Kernaufgaben der Wasserschutzpolizei wie die Präsenz auf Gewässern, in Schleusen und Häfen, die Fischereiaufsicht und Gefahrgutkontrollen in der Berufsschifffahrt blieben auch im Falle möglicher Stelleneinsparungen gewährleistet. Auf der Basis „Personal wird für vorhandene Aufgaben zugewiesen“ sei das Personal jetzt auf einheitlicher Basis neu berechnet worden. Dieser Prozess habe grundsätzlich nichts mit einer zu erbringenden Personaleinsparquote zu tun, so das Kieler Innenministerium.

Der Vorsitzende des Nautischen Vereins zu Kiel, Jürgen Rohweder, hält diese Antwort für unbefriedigend und beanstandet, dass die ohnehin schon überlastete Schutzpolizei keine Aufgaben der Wasserschutzpolizei übernehmen könne. Die Sicherheitsarchitektur an der Küste bleibe weiterhin gefährdet. Rohweder weist darauf hin, dass in anderen Küstenländern Einsparungen bei der Wasserschutzpolizei zurückgenommen worden seien. Die abnehmende seemännische Kompetenz und Erfahrung bei der Wasserschutzpolizei bereite dem Ständigen Fachausschuss Sorge.

Der Arbeitskreis Berufsbildung im StFA hat sich außerdem mit der kritischen Situation beim seemännischen Nachwuchs befasst, der kaum bis keine Praxissemesterstellen mehr findet. Dazu hat der StFA ein Positionspapier entwickelt, das vom DNV-Vorstand ergänzt und veröffentlicht wurde (siehe hierzu Seite 1).

NV Rostock

Am Ende nur Absichtserklärungen

„Greifbare Verbesserungen“ in der Frage der Rückflaggung in das Deutsche Register fordert der Nautische Verein Rostock. „Deutsche Seeleute finden immer schwieriger Praktikumsplätze bei deutschen Reedern, um ihre Patente auszufahren“, klagte der NV-Vorsitzende Helmut Martin

haben. „Aber wenn niemand mehr diesen Weg gehen will oder kann, wird Deutschland erheblich an Kompetenz in maritimen Fragen verlieren. Unsere Meinung wird nicht mehr gefragt sein, weil hier der nötige Sachverstand auf der Strecke geblieben ist“, warnte der NV-Vorsitzende.



Foto: Jan Mordhorst

Ostseefähre „Mecklenburg-Vorpommern“: Einer der Festredner des Schiffahrtssessens war Christian Gröpel, Leiter des Hafensbetriebs der Fährlinie Stena Line in Rostock

in seiner Rede zum Nautischen Abend am 24. Oktober in Rostock. „Nationale Maritime Konferenzen, die viel Hoffnungen wecken, aber am Ende nur bei Absichtserklärungen stehen bleiben, helfen da nicht weiter. Ausbildung muss auch durch wirtschaftsfördernde Maßnahmen abgesichert werden“, so Martin weiter. Der nur leichte Rückgang bei der Immatrikulation von Nautikstudenten am Bereich Seefahrt täusche noch über den Ernst der Lage hinweg. Bei mehr Rückflaggung unter deutsche Flagge hätten Wachoffiziere eine bessere Chance, den Beruf auszuüben, an den sie große Erwartungen geknüpft haben und der auch ihre weitere Lebensplanung bestimmen sollte. Die Sorge sei groß bei den Lotsen, bei Behörden, Verbänden und Institutionen aus dem Schifffahrtsbereich, die ihr dringend benötigtes erfahrenes Fachpersonal aus dem Bestand derjenigen Nautiker und Techniker rekrutieren müssen, die ihre aktive Fahrzeit beendet

In die gleiche Richtung argumentierte auch der CDU-Bundestagsabgeordnete Eckhard Rehberg in seinem Grußwort. Er forderte die Küstenländer dazu auf, sich bei der Bundesregierung dafür einzusetzen, dass der Lohnsteuereinbehalt der Reedereien für Seeleute von 40 auf 100 Prozent erhöht wird und die deutsche Schiffsbesetzungsordnung geändert wird: Es könne nicht sein, dass auf den Schiffen fast aller europäischen Nachbarn zwei EU-Bürger als Patentinhaber ausreichen, bei uns aber fünf davon an Bord sein müssen. „Wir müssen darüber reden“, so Rehbergs eindringliche Forderung. Unter welchem massiven Preiskampf die deutsche Schifffahrt steht, mache die Tatsache deutlich, dass die Reederei NSB bis zum Jahresende 40 Schiffe aus der deutschen Flagge herausnehmen musste. „Das ist ein Signal nicht nur an die deutsche Politik zu verhindern, dass das maritime Know-how verloren geht“, so der CDU-Bundestagsabgeordnete.

In seinem Gastbeitrag betonte Jens-Peter Zingler, Leiter des Referats Seeverkehr, Häfen und Güterverkehr im Ministerium für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung des Landes Mecklenburg-Vorpommern, dass sich der Hafen Rostock mittelfristig nur dann behaupten könne, wenn seine seeseitige Zufahrt (Seekanal) mit der prognostizierten Umschlagwachstum der Ostseehäfen von 1,5 bis zwei Prozent Schritt hält und die sogenannten Capesize-Bulker, die derzeit größten in der Ostsee verkehrenden Massengutschiffe, aufnehmen kann. Der NV zu Rostock setzt sich für den Ausbau des Seekanals auf eine Wassertiefe von 16,50 m ein, was auch bereits von der Landesregierung in Schwerin bei der Bundesregierung zur Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan 2015 beantragt wurde. Die Kosten dafür werden auf 90 bis 110 Mio. Euro geschätzt. Zingler: „Wenn Schiffe mit über 100 000 tdw den Rostocker Hafen anlaufen könnten, erübrigt sich für Großkunden das kostenaufwändige Teilabladen in anderen Häfen“. Er zeigte sich optimistisch für dieses Projekt angesichts der Tatsache, dass das Wasser- und Schifffahrtsamt Stralsund bereits mit der Erstellung von Planfeststellungsunterlagen für den Ausbau des Seekanals beauftragt worden sei und dass sich Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt anlässlich seines Besuchs in der Hansestadt im Juli 2014 für eine Berücksichtigung des Fahrwasserausbaus im Bundesverkehrswegeplan 2015 ausgesprochen habe.



Foto: Jan Mordhorst

Einer Meinung beim Ausbau des Rostocker Seekanals: Jens-Peter Zingler (l.) von der Schweriner Landesregierung und der NV-Vorsitzende Helmut Martin

Nautischer Abend in Kappeln

Positive Zeichen für die Bundeswasserstraße Schlei



Foto: Jan Mordhorst

Die Präsidentin des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH), Monika Breuch-Moritz (r.) konnte der NV-Vorsitzende Rainer Gause in Kappeln begrüßen

Die maritime Sicherheit war eines der zentralen Themen auf dem Nautischen Essen des NV Kappeln-Schlei e.V. am 6. November 2014. Der Vorsitzende Rainer Gause stellte mit Genugtuung fest, dass die weltweite Piraterie auf den niedrigsten Stand seit fünf Jahren zurückgegangen sei, und zwar vor Somalia von 237 Übergriffen im Jahr 2011 auf nahezu null. Das sei, so Gause, auf den Einsatz internationaler Marinekräfte und bewaffneter Sicherheitsteams an Bord von Handelsschiffen zurückzuführen. Allerdings sei auch ein Anstieg von Überfällen in anderen Seegebieten, beispielsweise vor Westafrika, zu verzeichnen, wo Piraten mit äußerster Brutalität gegen Schiffe und Besatzungen vorgingen.

Einen anderen Bereich der maritimen Sicherheit sprach Gause anschließend an: Auf dem Meeresgrund vor der deutschen Küste lagern etwa 1,6 Millionen Tonnen Munitionsaltlasten, darunter auch diverse chemische Kampfstoffe (siehe auch Seite 5). „Das ist ein Problem von zunehmender regionaler Bedeutung“, warnte Gause. Zwar sei eine großräumige Gefährdung der maritimen Umwelt nicht gegeben, Tatsache sei jedoch, dass in jüngster Vergangenheit Gebiete nach Munitionsfunden für die Schifffahrt gesperrt werden mussten, so zum Beispiel Teile

des Fahrwassers in der Kieler Außenförde. Resignierend stellte der NV-Vorsitzende fest, dass die Beseitigung dieser durch Korrosion der Behältnisse immer mehr zur Gefahr werdenden Munition als eine schier unlösbare Aufgabe erscheine, denn mit den heute zur Verfügung stehenden Techniken ließen sich nur selektiv und gezielt dort, wo sie eine Gefahr für die Schifffahrt oder bei der Errichtung von Offshore-Windparks darstellten, einzelne Munitionsarten umweltschonend unschädlich machen. Ein Kataster des Landes Schleswig-Holstein mache deutlich, dass auch das nähere Umfeld des NV Kappeln-Schlei betroffen ist, wie beispielsweise durch Versenkungsstellen in der Schlei vor Karschau, durch die Versenkung von mehreren V1-Raketen unmittelbar vor der Nordostküste Angelns oder durch die Lagerstätten chemischer Kampfstoffe in der Flensburger Förde.

Als ein positives Zeichen für die Bundeswasserstraße Schlei wertet Rainer Gause die Rückverlegung des Tonnenlegers nach Kappeln, die Baggerarbeiten im Fahrwasser der Schlei und die aufwändige Sanierung des Leuchtturms Schleimünde für 300 000 Euro. Dies sei geschehen, obwohl nach Aussage hochrangiger Vertreter der Bundeswasserstraßenverwaltung der „Status der Bundeswasserstraße Schlei“ nicht auf der Agenda gestanden habe.

Auch den NV Kappeln-Schlei beschäftigt der geplante Stellenabbau bei der Wasserschutzpolizei Schleswig-Holstein, einschließlich möglicher Stationsschließungen (s. auch Seite 2, StFA). Hier seien die Nautischen Vereine zu Kiel, Nordfriesland und Flensburg bereits tätig geworden. Der NV Kappeln-Schlei hat gegenüber den zuständigen Landtagsabgeordneten seine Bedenken zum Stellenabbau bei der WSP geäußert und die Notwendigkeit des Erhalts der WSP-Station Kappeln mit einer ausreichenden Zahl von Beamten begründet.

Mit Bedauern stellte Gause fest, dass nach ständig zurückgehenden Umschlagzahlen der Güterumschlag in Kappeln Südhafen und damit auf der Schlei endgültig eingestellt worden sei.

In ihrer Festrede legte die Präsidentin des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH), Monika Breuch-Moritz, den etwa 70 Gästen die derzeitige Lage beim Ausbau der Offshore-Windenergie dar. „Viel war angekündigt, wenig steht“, resümierte Breuch-Moritz. Die gesamte Branche sei, nachdem die Pionierfirmen auf diesem Gebiet teilweise hohes Lehrgeld hätten zahlen müssen, schlechtgeredet worden. „Wenn man damals bei der Entwicklung der Dampfmaschine oder des Flugzeugs so skeptisch gewesen wäre wie heute bei der Offshore-Windenergie, wäre wohl nie etwas daraus geworden“, meinte die BSH-Chefin.

80 Windanlagen beispielsweise würden heute 1,5 Milliarden Euro kosten, das seien Summen, die nur große Konzerne aufzubringen in der Lage seien. „Von denen sind aber viele abgesprungen, weil die Rahmenbedingungen nicht mehr stimmten“, sagte sie. Know-how sei abgewandert und komme nie wieder. Das Wort „German Angst“ sei international zum Begriff geworden. Jetzt aber beginne sich wieder Optimismus breit zu machen, weil inzwischen die Offshore-Öl- und Gasindustrie mit ihren Erfahrungen auf dem Meer mit im Boot sei. „Man redet jetzt miteinander. Wir im BSH gehen davon aus, dass das Bauen weiter geht“, sagte die Präsidentin der Schifffahrtsbehörde.



Christian Subklew (links) und der Wismarer NV-Vorsitzende Günter Niehusen

NV Wismar

Positionspapier zur Schiffssicherheit

Den Ältermann der Lotsenbrüderschaft Mecklenburg-Vorpommerns und Vizepräsidenten der Bundeslotsenkammer, Dr. Christian Subklew, hatte der Vorsitzende des Nautischen Vereins zu Wismar, Günter Niehusen, als Gastredner für den Nautischen Abend am 17. Oktober 2014 nach Wismar eingeladen. In dem wie immer sehr familiären Rahmen der im NV vertretenen Nautischen Gemeinschaft der Ostseestadt berichtete Subklew über die Struktur des deutschen Lotswesens und die Bedeutung des Lotsen an Bord

Unverständnis herrscht bei den Mitgliedern des Wismarer Vereins darüber, das die Zufahrt ihres Ostseehafens – obgleich Bundeswasserstraße – nicht, oder nicht in dem gewünschten Umfange durch den Bund unterhalten, sprich: gebaggert wird. Einen Anspruch auf Ausbaggerung der Fahrinne hat Wismar nicht, und „so können wir immer nur bitten und hoffen“, wie ein Mitglied sagte. Der Hafen Wismar war im ablaufenden Jahr 2014 insgesamt 15mal Ziel von Anläufen verschiedener Kreuzfahrtschiffe, von denen allerdings drei wegen ungünstiger Witterungsverhältnisse kurz vor dem Hafen abdrehten und zum Nachbarhafen Warnemünde liefen. Das Auslassen von Wismar könnte geringer ausfallen, wenn das Fahrwasser zum Hafen großzügiger bemessen wäre, meinen die Mitglieder. Den Wismarer Hafen können Schiffe bis 240 m Länge und maximal 8,70 m Tiefgang anlaufen.

Gemeinsam mit fünf anderen Nautischen Vereinen der deutschen Ostseeküste hat der NV zu Wismar Empfehlungen zur Verbes-

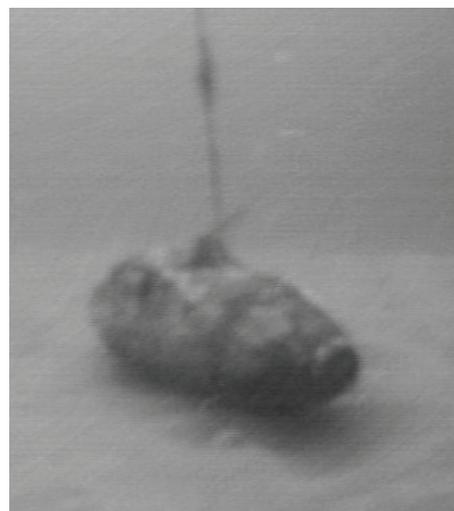
serung der Verkehrssicherheit speziell im Fehmarnbelt und in der unfallträchtigen Kadettrinne erarbeitet. Die Vereine fordern von der Politik beispielsweise die Schaffung von Anreizen für die freiwillige Annahme von Lotsen. Langfristiges Ziel bleibe allerdings die Einführung einer Lotsenpflicht für bestimmte Schiffsgrößen und Tiefgänge in der Kadettrinne. Im Fehmarnbelt müsse ein Verkehrstrennungsgebiet eingerichtet und ganz generell eine wirksame Verkehrsüberwachung nach internationalen Standards eingeführt, sowie Regelverstöße konsequent geahndet werden.

Hinsichtlich von möglichen Ölunfällen fordern die Nautischen Vereine der Ostseeküste eine Überprüfung und Aktualisierung der Notfallkonzepte der Anrainerstaaten. Es sei zu prüfen, ob, wo und wie ein Nothafen angelegt oder eine vergleichbar effektive Lösung gefunden werden kann, um die Ostsee zuverlässig vor den Folgen von Ölkatastrophen zu schützen. Auch müssten vor diesem Hintergrund die Schifffahrtsbehörden, speziell das Havariekommando und die Bundesstelle für Seeunfall-Untersuchung (BSU) personell und finanziell besser ausgestattet werden. Die BSU deshalb, weil sie nur durch sorgfältige Untersuchungen von Unfällen zukünftige Gefahren identifizieren und daraus Präventionsmaßnahmen entwickeln kann. Schließlich fordern die Nautischen Vereine weiterhin die Gründung einer zentralen „Deutschen Küstenwache“ mit hoher Präsenz, Interventionsfähigkeit und Ausdauer auf See, die mit Küstenwachen anderer Ostseeanrainerstaaten zusammenarbeiten sollte.

Vortrag beim NV Kappeln-Schlei

Latente Gefahr durch versenkte Munition

Munition auf dem Meeresgrund lässt sich nach Darstellung von Jens Sternheim, Vorsitzender des Bund/Länder Expertenkreises Munition im Meer, auf drei Hauptursachen zurückführen: Die deutsche Seite wollte gegen Ende des Zweiten Weltkrieges einerseits möglichst schnell gefährliche Munition aus beispielsweise durch Luftangriffe gefährdeten Gebieten entfernen, andererseits sollte verhindert werden, dass die Waffen den Alliierten Streitkräften in die Hände fielen. Das Ziel der Alliierten unmittelbar nach dem Krieg



Keine Daten gibt es darüber, wie viele Bomben noch auf dem Meeresgrund liegen

wiederum war es, die Abrüstung Deutschlands voranzutreiben und auf diesem Weg gefährliches Kriegsmaterial schnellstmöglich loszuwerden. Darüber hinaus wurde in späteren Jahren die Versenkung von Kampfstoffen und Munition auf See als die – verglichen mit der Vernichtung an Land – billigere und weniger gefährliche Art der Entsorgung betrachtet. Bis 1960 wurde sogar ein Teil der versenkten Munitionsbestände nochmals gehoben und in tiefere Gebiete verbracht oder in Beton gegossen und erneut versenkt, um die von ihnen ausgehende Gefahr einzudämmen. Inzwischen ist das Versenken von konventioneller und kampfstoffhaltiger Munition verboten.

Fortsetzung nächste Seite

Man vermutet, dass es auch in der Flensburger Förde kurz vor und nach Ende des Zweiten Weltkriegs zu Munitionsversenkungen gekommen ist. Es liegen aber bislang noch keine belastbaren DokumentezurhistorischenRekonstruktion der angeblichen Versenkungen vor. Allerdings liegen Dokumente vor, die den Schluss nahe legen, dass in der Flensburger Förde kurz vor Kriegsende bis zu 1200 Tonnen Kampfstoffmunition, darunter auch eine bis heute unbekannt Menge an Senfgas, versenkt worden ist. Diese eigentlich zur Versenkung im Kleinen Belt vorgesehene Kampfstoffmunition wurde nach Zeugenaussagen wenigstens zum Teil auf dem Weg in das vorgesehene Versenkungsgebiet Kleiner Belt über Bord geworfen. Andere Dokumente legen nahe, dass im gleichen Seegebiet bis zu 100 V1-Raketen versenkt worden sind.

Die kürzlich erfolgte Identifizierung britischer Luftminen im Verkehrstrennungsgebiet Kiel Lighthouse lieferte einen Ansatz für weitere historische Recherchen. Nach deutschen Unterlagen wurden 95 Schiffe in dem Seegebiet durch Minentreffer beschädigt oder versenkt worden, weiterhin sind mindestens 114 Minen an Land gefallen und aktenkundig von dort beseitigt worden. Die Minenräumtätigkeit auf See nennt 1002 geräumte Minen. Von den in der Kieler Bucht verbliebenen 2686 Minen wurden weitere nach dem Krieg geräumt und vernichtet, so dass heute zehn bis 20 Prozent der Ursprungsmenge als noch nicht geortet angenommen werden muss. Diese noch nicht georteten Minen konzentrieren sich nach Recherchen des Expertenkreises entlang der im Krieg genutzten und als „minenfrei“ zu haltendenSchifffahrtsrouten,densogenannten Zwangswegen. Die Zufahrt nach Kiel mit dem heutigen Verkehrstrennungsgebiet Kiel Lighthouse gehörte zu einem solchen Zwangsweg, so dass die in den Jahren 2012/2013 identifizierten Luftminen diese These unterstützen.

Die Expertengruppe kommt zu dem Ergebnis, dass von versenkter Munition grundsätzlich latente Gefahren ausgehen. Es sei aber nicht erkennbar, dass eine großräumige Gefährdung der maritimen Umwelt über den lokalen Bereich der munitionsbelasteten Flächen hinaus vorhanden oder zukünftig zu erwarten ist. Eine Gefährdung besteht aber für Personengruppen, die auf der Nord- und Ostsee Arbeiten mit Grundberührung ausüben, also beispielsweise Fischer.

Vortrag beim NV Brunsbüttel

Das Rechtsverhältnis Kapitän – Lotse

Auf der Kommandobrücke hat der Kapitän immer das letzte Wort, der Lotse ist sein Berater. Damit, so sollte man meinen, ist auf einem schwierigen und verkehrsreichen Gewässer wie der Elbe oder dem Nord-Ostsee-Kanal alles bestens geregelt. Aber was passiert, wenn der Kapitän bestimmte Aufgaben auf den Bordlotsen überträgt und – was zwar selten, aber gelegentlich eben doch vorkommt – sein Schiff danach mit einer dicken Beule in der Schleuse liegt oder es gar zu einer größeren Havarie kommt? Sind solche Kompetenzübertragungen überhaupt statthaft? Und was passiert, wenn sich der Lotse in bestimmten Situationen darüber hinwegsetzt? Damit stellt sich die zentrale Frage der Sicherheitskultur auf deutschen Seelotsrevieren und insbesondere der Verantwortung und Haftung von Kapitän und Lotsen.

Unfallstatistiken weisen aus, dass sich die Zahl der Havarien auf deutschen Seeschifffahrtsstraßen im weltweiten Vergleich auf sehr niedrigem Niveau befindet. Die Haftung bei Schadensfällen konzentriert sich in jüngster Vergangenheit zunehmend auf den Lotsen und weniger auf den Kapitän. Der Vortragende, Dr. Detlef Zschoche von Ince & Co. International Law Firm, Hamburg/Glückstadt, wies darauf hin, dass in Deutschland die Haftungsmaßstäbe für Kapitän und Lotse unterschiedlich geregelt sind. Nach der Reform des Seehandelsrechts haftet der Kapitän nach den Vorschriften des BGB für jede Form von Fahrlässigkeit. Bis heute ist aber kein Fall bekannt, bei dem der Kapitän tatsächlich in Regress genommen wurde. Es haftet immer der Reeder, und der ist versichert.

Die Lotsenhaftung ist im Seelotsgesetz geregelt und greift nur bei grober Fahrlässigkeit. Zunehmend häufig versuchen die Versicherer der Reeder im zivilrechtlichen Bereich zum Schadensausgleich den Lotsen in Anspruch zu nehmen, um ihre eigene Inanspruchnahme zu mindern oder gar ganz auszuschließen.

Die strafrechtliche Verantwortung und Haftung von Kapitän und Lotse sind dagegen identisch geregelt. Häufig wird

von den Ermittlungsbehörden wegen Gefährdung des Schiffsverkehrs gegen Kapitän und Lotsen ermittelt; auch die Tatbestände wegen Gewässer- und Umweltgefährdung finden vermehrt Anwendung.

Für beide, den Kapitän und den Lotsen, gilt es, eine Strategie zur Vermeidung von zivil- und strafrechtlicher Haftung bei der Zusammenarbeit auf der Brücke aufzubauen. Aus seiner langen Erfahrung im schifffahrtsrechtlichen Bereich zeigte Dr. Zschoche anhand konkreter Beispiele die wichtigsten Merkmale einer eindeutig geregelten Zusammenarbeit des Brückenteams auf. Kommt es doch zu einem Schadensfall, kann es für den Einzelnen zu unangenehmen Konsequenzen führen, wenn er sich nicht an bestimmte Verhaltensregeln gehalten hatte.

In einem Exkurs ging Dr. Zschoche noch auf die Problematik ein, dass Schiffe wegen kleinerer Vergehen in der Schleuse von der Wasserschutzpolizei aufgehalten werden, obwohl die angespannte Schleusensituation ohnehin schon zu langen Wartezeiten führt. Er verwies hier auf die Verhältnismäßigkeit der Mittel. Es sei den Beamten zuzumuten, bei der Ermittlung von Ordnungswidrigkeiten auch einmal auf die Reede oder in den Binnenhafen mitzufahren, um die Schleuse frei zu machen. Hier regte Dr. Zschoche an, die Frage im direkten Gespräch zwischen Schiffsführer und Reeder sowie der Wasserschutzpolizei, der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung und Lotsenbrüderschaft einer Lösung zuzuführen.

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