



März 2015

NV zu Emden e.V.

Brauchen wir überhaupt noch eine deutsche Flagge?

„Wenn es also nicht mehr möglich ist, unter deutscher Flagge wettbewerbsfähig Schifffahrt zu betreiben, stellt sich konsequenterweise die grundsätzliche Frage, ob man überhaupt die deutsche Flagge braucht, und in der Folge, ob überhaupt ein maritimer Standort Deutschland notwendig ist“.

Auf dem Nautischen Abend des NV zu Emden e.V. am 13. März 2015 stellte dessen Vorsitzender und DNV-Vorsitzende Frank Wessels diese provokante Frage, um sie allerdings auch sogleich selbst zu beantworten: „Deutschland als eine der weltweit größten Exportnationen braucht eine eigene Flotte, um nicht in eine völlige Abhängigkeit von anderen Ländern zu geraten!“. Und Deutschland brauche das maritime Know-how, denn spätestens wenn sich ein Schiff im Zulauf auf einen deutschen Hafen befinde, sei die Expertise gut ausgebildeter deutscher Seeleute gefragt, die nach ihrer Fahrzeit in landnahe Berufe wechseln, z.B. zu den Lotsen, den Schifffahrts- und Hafenbehörden, den Hafendienstleistern, den Stauereien, den Werften, den Versicherungen, den Banken und vielen anderen.

Den Endverbraucher, so Wessels, interessiere es wenig, ob der Container, mit dem seine Ware nach Deutschland gekommen ist, auf einem Schiff unter deutscher oder irgendeiner anderen Flagge befördert wurde. Und auch dem Hersteller der Ware ist es grundsätzlich egal welche Flagge das Schiff führt, das seine Produkte exportiert. Für beide Parteien sei in erster Linie entscheidend, dass das Produkt so wenig wie möglich mit Transportkosten belegt wird und dadurch billig bleibt.

Schrittweise komme die Krise jetzt auch an Land an, sagte der NV-Vorsitzende. Denn schon in naher Zukunft würden altersbedingt eine große Anzahl Nautiker



Foto: Jan Mordhorst

Im Gespräch: Der Vorsitzende des NV zu Emden und DNV-Vorsitzende Frank Wessels (links) und der niedersächsische Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr Olaf Lies

und Schifffahrtsingenieure aus dem Berufsleben ausscheiden. „Wie sollen diese Abgänge ersetzt werden, wenn nicht in ausreichender Zahl junge Leute ausgebildet werden?“, fragte Frank Wessels. Hier könnten reedereiübergreifende Arbeitsgemeinschaften eine Lösung dafür sein, dass diejenigen, die ihre Mitarbeiter aus dem Kontingent gut ausgebildeter Seeleute beziehen, an den Ausbildungskosten beteiligt werden.

Das Kernproblem beim Schwinden des maritimen Know-hows aber bleibe der Kostenfaktor. Wessels: „Die Besetzungsrichtlinien unter deutscher Flagge sind zu starr, die Belastungen durch Steuern und Sozialabgaben zu hoch“. In den Niederlanden, aber auch in Dänemark schöpfe man alle von der EU eingeräumten Möglichkeiten zur Entlastung der Reeder voll aus.

Der Gastredner des Abends, der niedersächsische Minister für Wirtschaft, Verkehr und Arbeit, Olaf Lies (SPD), unterstützt

die Forderung des Deutschen Nautischen Vereins nach dem vollständigen Lohnsteuereinkauf der Reedereien: „Wenn es keine deutschen Schiffe mehr gibt, wird auch keine Lohnsteuer mehr bezahlt“, sagte der Minister. Außerdem sollte sich die deutsche Industrie mehr engagieren, die ein großes Interesse an einer stabilen deutschen Flotte haben dürfte.

Der zweite Hauptredner des Abends, der „Kommissar des Königs der Provinz Groningen“, Max van den Berg, unterstrich die gute Zusammenarbeit zwischen Niedersachsen und Nord-Holland, die die Voraussetzung für Erfolge in der Zukunft sei. Er plädierte dafür, die Befahrbarkeit der Flüsse zu erhalten. Niedersachsen und die Provinz Groningen seien Vorreiter für eine neue Energiepolitik. „Power to Gas“, die Umwandlung von Strom in Wasserstoff sei hier das Stichwort. Aber, so betonte van den Berg, biete nur eine Kombination aus Ökonomie und Ökologie eine Zukunft.

Podiumsdiskussion in Cuxhaven

Nur Zögern und Taktieren?

Ein hochkarätig besetztes Podium, bestehend aus dem parlamentarischen Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, Enak Ferlemann, der Bundestagsabgeordneten Dr. Valerie Wilms (B90/Die Grünen), dem Sprecher des Verbandes Deutscher Reeder, Dr. Ottmar Gast, dem Vorsitzenden des Verbandes Deutscher Kapitäne und Schiffsof-

sentlicher Grund dafür scheint der Erlass der Lohnnebenkosten für die Schifffahrt in den beiden genannten Ländern zu sein. Diese Maßnahme auch in Deutschland umzusetzen, stieß auf Widerstand, da sich dann auch andere Branchen mit gleicher Forderung zu Wort melden würden, beispielsweise das Speditionsgewerbe.



Dr. Ottmar Gast, Enak Ferlemann, Prof. Dr. Christoph Wand, Dr. Valerie Wilms und Peter Geitmann (von links) diskutierten aktuelle Probleme in der deutschen Schifffahrt

fiziere, Prof. Kapitän Dr. Christoph Wand und dem Vertreter der Gewerkschaft ver.di, Peter Geitmann, diskutierte am 16. Februar 2015 in Cuxhaven auf Einladung des Nautischen Vereins Cuxhaven (NVC) die Situation der deutschen Seeschifffahrt im Hinblick auf die Beschäftigung deutscher Seeleute. Obgleich alle Parteien sich darüber einig waren, dass möglichst schnell eine Lösung dieses Problems gefunden werden müsse, klangen die Lösungsvorschläge sehr viel weniger einvernehmlich. Der NVC-Vorsitzende Ralf Gütlein stellte die Frage, wieso es in den Nachbarländern Dänemark und Holland möglich sei, eigene Schiffe mit eigenem Personal zu besetzen, während in Deutschland immer mehr ausgeflaggt werde, auf deutschen Schiffen kaum noch deutsches Personal zu finden sei und den abgehenden Seefahrtsschülern keine Gelegenheit mehr geboten werde, ihre Patente auszufahren, wie es der Ausbildungsweg zum Kapitän zwingend vorschreibt. Ein we-

Mehrere anwesende Absolventen der Seeschiffsschulen in Elsfleth und Cuxhaven schilderten in der anschließenden Frageunde eindringlich und mit deutlichen Worten die verfahrenere Situation. Der zweite, volkswirtschaftlich sogar noch wichtigere Aspekt dieser Misere, der zweite Arbeitsmarkt für Nautiker und Techniker (Lotsen, Schifffahrtsbehörden, Wasserschutzpolizei, etc), war ebenfalls Thema. Die in der Seeschifffahrt erworbenen Qualifikationen sind für das Funktionieren des ganzen Küstenverkehrs nötig. „Wenn die Seeleute ihre Patente nicht ausfahren können, wenden sich junge Leute von diesem Beruf ab, und es handelt sich bei der deutschen Handelsschifffahrt um ein Auslaufmodell“, hieß es. Der NVC-Vorsitzende Gütlein hatte nach der Diskussion nicht den Eindruck, dass der Ernst der Lage die wichtigen Akteure wirklich zu entschlossenem Handeln bewege, sie stattdessen „zögern und taktieren“.

Wechsel im DNV-Vorstand

Auf der Jahresmitgliederversammlung des DNV am 19. Februar 2015 wurde ein Wechsel im Vorstand beschlossen. Der langjährige stellvertretende Vorsitzende Dr. Fritz Frantzioc (75) schied aus dem



Gremium aus. Praktisch seine Abschiedsrede hielt Frantzioc auf dem Nautischen Abend am 13. März 2015 in Emden, als er vor den rund 400 Gästen des dortigen Nautischen Vereins die Grüße des DNV überbrachte. Ihm sei das Ausscheiden nach insgesamt zehn Jahren sehr schwer gefallen, „aber alles hat seine Zeit“, sagte der promovierte Schifffahrtsjurist. Man lerne nie aus und er habe während seiner Zeit beim DNV viel gelernt. Frantzioc war von 1988 bis zur Einführung des neuen Seeunfalluntersuchungsgesetzes im Jahre 2002 stellvertretender Vorsitzender des Bundesoberseeamtes und ist weiterhin Mitglied der German Marine Arbitration Association.

Als Nachfolger von Dr. Frantzioc wurde Rörd Braren (62) in den DNV-Vorstand gewählt. Der Nautiker und Reeder startete

seine seemännische Karriere im Herbst 1968 auf dem Küstenfrachter „Ilse Wulff“ der Reederei Hermann Wulff aus Kollmar an der Niederelbe. Nachdem er seine Kenntnisse in der weltweiten Linienschifffahrt bei Hapag-Lloyd vertieft hatte, kehrte er zur Reederei Wulff zurück und heiratete wenig später die Reederstochter Ute Wulff, die er während seiner Fahrzeit als Matrose auf der „Ilse Wulff“ kennen gelernt hatte. Am 1. Januar 1990 übernahm Rörd Braren eine Beteiligung und die Bereederung an dem Wulff-Papierfrachter „Timbus“ und im gleichen Jahr kaufte er von seinem Schwiegervater den Papierfrachter „Cellus“. Heute betreibt die Reederei Rörd Braren zehn eigene Mehrzweckfrachter und ein Schiff in Bereederung.



Nautischer Verein zu Hamburg

VDR-Chef für mehr Gemeinsamkeit



Foto: Jan Mordhorst

Deutsche Containerschiffe unter fremder (links, Reederei C.-P. Offen) und unter deutscher Flagge (Hapag-Lloyd): Die Zahl der deutschflaggigen Schiffe geht weiter zurück

„Es geht nicht gut. Eine Besserung der Lage ist, wenn überhaupt, nur mittelfristig in Sicht. Der Einbruch der Bunkerpreise hilft zwar momentan, aber wir gehen nicht von einer Stabilisierung auf diesem Niveau aus. Außerdem fallen die Frachtraten schneller als die Bunkerpreise. Ob das in die andere Richtung auch funktioniert, bleibt abzuwarten“. Diese nicht unbedingt positive Einschätzung der Situation in der deutschen Seeschifffahrt gab der Vorsitzende des NV zu Hamburg, Walter Collet, zum Schifffahrtsabend in der Hansestadt am 3. Februar 2015.

Hauptredner des Abends war der seit Jahresbeginn im Amt befindliche neue Präsident des Verbandes Deutscher Reeder, Kapitän Alfred Hartmann. Er unterstrich, dass es neben den vielen negativen Themen im Zusammenhang mit der Schifffahrt auch eine „ganz andere Geschichte über die Schifffahrt“ zu erzählen gebe, Diese sei nämlich eine hochinnovative Branche, denn in einem modernen Handelsschiff stecke mehr Technik als in einem Airbus. Wesentlicher Motor für Innovationen in der Schifffahrt seien die gestiegenen Ölpreise und neue Umweltschutz- und Klimavorschriften.

Hartmann beschäftigte sich auch mit der Frage, wie man die gesamte maritime Industrie in Deutschland stark halten könne. Dafür seien die wirtschaftlichen Voraussetzungen aber alles andere als rosig. Die aktuellen Fracht-Charterraten setzten die Reedereien unter enormen Druck, auch mit neuen und effizienteren Schiffen. Man arbeite mit Einnahmen wie vor 15 Jahren bei Kosten von 2015. „Für etliche ist es ein Überlebens-

kampf“, sagte der VDR-Präsident. „Wir können nur gemeinsam den maritimen Standort Deutschland sichern“, so Hartmann weiter. Wie ernst es die Reeder mit der maritimen Nachwuchsförderung meinten, zeige die inzwischen über zwei Jahre alte Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland. Über diese Stiftung stellen deutsche Reeder jährlich 20 Mio. Euro für die Ausbildung junger Seeleute in Deutschland und für das Ausfahren ihrer Patente zur Verfügung. Nehme man die 10 Mio. Euro hinzu, die jährlich über zweckgebundene Gebühren zusätzlich fließen, seien es insgesamt 30 Mio. Euro, die pro Jahr aus den Reedereien für die Ausbildung junger Seeleute zur Verfügung gestellt würden. Der Stuftung sei es im vergangenen Jahr gelungen, die Zahl der deutschen Seeleute bei über 7000 zu halten, so Hartmann.



Foto: Jan Mordhorst

Rund 80 Teilnehmer, darunter auch der DNV-Vorsitzende Frank Wessels (r.), konnte der Vorsitzende des NV Niederelbe, Rolf Wilhelm, am Nautischen Abend begrüßen

NV Niederelbe

Schifffahrtsabend im Alten Land

In geselliger Runde beging der Nautische Verein Niederelbe am 19. März 2015 seinen diesjährigen Nautischen Abend. Knapp 80 Gäste, darunter auch der DNV-Vorsitzende Frank Wessels, konnte der NV-Vorsitzende, der Elblotse im Ruhestand Rolf Wilhelm, in dem in der Region sehr bekannten „Fährhaus Kirschenland“ im Alten Land vor den Toren Hamburgs begrüßen. Wessels überbrachte die Grüße des DNV-Vorstands und unterstrich die große Bedeutung der Zusage der norddeutschen Küstenländer, sich bei der Bundesregierung für einen vollständigen Lohnsteuereinbehalt der Reedereien für ihre Seeleute einzusetzen. Wessels kritisierte, dass Genehmigungsverfahren beispielsweise für die dringend erforderlichen Fahrrinnenanpassungen von Elbe, Weser und Ems zu lange dauerten. „Das ist einer modernen Industrienation nicht würdig“ sagte er und sprach sich auch für eine baldige Realisierung des Baus der 5. Schleusenkammer für den Nord-Ostsee-Kanal in Brunsbüttel aus.

Das Wort ergriff auch der Vorsitzende des NV Niedersachsen, der Reeder Horst-Werner Janssen. Er berichtete, dass der NV Niederelbe und der NV Niedersachsen den gleichen Ursprung hätten. Seine Heimatstadt Elsflth sei die „Mutter“ der Nautischen Vereine Niedersachsen, Cuxhaven, Wilhelmshaven und Niederelbe, weil nur wenige Jahre nach der Gründung die Zahl der Mitglieder so rasant von 80 auf 355 Einzelpersonen gestiegen war, dass man sich teilen musste.

Ausflaggungswelle stoppen!

Appell an norddeutsche Küstenländer



Eckhardt Rehberg (am Rednerpult) forderte die fünf norddeutschen Küstenländer beim NV zu Hamburg zu einer gemeinsamen Initiative gegen Ausflaggung auf

„Entweder, wir schaffen es, die Kostennachteile zu senken, oder die Ausflaggungswelle geht weiter“, sagte der CDU-Bundestagsabgeordnete Eckhardt Rehberg am 20. Januar 2015 in seinem Vortrag zum Thema „Zukunftsfähigkeit der deutschen Schifffahrt sichern“ beim Nautischen Verein zu Hamburg e.V. (NVzH).

Rehberg forderte die fünf norddeutschen Küstenländer zu einer gemeinsamen Bundesratsinitiative auf, sich für den 100prozentigen Lohnsteuereinbehalt einzusetzen. „Unser gemeinsames Ziel muss es sein, die Ausflaggungswelle zu stoppen und alle Möglichkeiten zu prüfen, um die deutsche Seeschifffahrt und den Maritimen Standort Deutschland zukunftsfähig zu machen“, sagte der Politiker.

Dazu gehöre auch eine Überprüfung der Schiffsbesetzungsordnung. So lägen die Kosten für die Besatzung eines 2500-TEU-Containerschiffes mit einer Stammbesatzung von 20 Personen unter niederländischer oder dänischer Flagge um rund 260 000 Euro unter denen eines unter deutscher Flagge fahrenden Schiffes dieser Größe. Grund: Auf deutschen Schiffen sind mehr nationale oder Seeleute aus der EU vorgeschrieben. In den Niederlanden, so Rehberg weiter, würden Sozialabgaben nur für Seeleute aus dem Inland, in Dänemark

sogar gar keine Sozialversicherungsbeiträge fällig da das dortige Sozialsystem steuerfinanziert sei. „Angesichts der derzeitigen schwierigen Erlössituation ist es nachvollziehbar, wenn die in Buxtehude ansässige Reederei NSB die Ausflaggung von 40 bisher deutschflaggen Schiffen vornimmt, die im Durchschnitt einen Kostennachteil von 300 000 Euro pro Jahr haben, so dass durch den Flaggenwechsel 12 Mio. Euro pro Jahr eingespart werden können“, rechnete Rehberg vor.

Er wies darauf hin, dass die EU-Kommission viel zulasse und andere Mitgliedsländer auch mehr machten. Es sollte daher versucht werden, auf das Niveau der europäischen Nachbarländer zu kommen. Es müsse noch in diesem Jahr gehandelt werden, weil die Reeder ihre im Rahmen des Maritimen Bündnisses gegebene Zusage, 600 Schiffe unter deutscher Flagge zu betreiben, wegen der sich seit 2008 verschlechternden Situation in der Seeschifffahrt nicht einhalten konnten.

Ausbildung und Beschäftigung in der deutschen Seeschifffahrt werde mit zusätzlichen Mitteln gestärkt, sagte Rehberg. Die Reedereien, die ausflaggen und nicht selbst ausbilden, müssten einen Ablösebetrag zahlen, der wiederum der Ausbildung zugute komme. So könnten insgesamt 30 Mio. Euro zusätzlich zur Verfügung gestellt werden.

In der anschließenden Diskussion begrüßte das NVzH-Vorstandsmitglied, Regierungsdirektor a.D. Jörg Neubert, den Aufruf Rehbergs an die fünf norddeutschen Küstenländer, sich für eine Bundesratsinitiative zum 100prozentigen Lohnsteuereinbehalt einzusetzen. Damit jedoch, so Neubert, könnten die hohen Kostennachteile der deutschen Flagge nicht ausreichend nivelliert werden. Gründlich geprüft werden müsste auch die von Rehberg bereits angesprochene Änderung der Schiffsbesetzungsordnung und eine Optimierung der Schiffs-offiziersausbildung sowie die Einstiegsgehälter für Schiffsoffiziere.

In einem weiteren Referat zu „Lage und Perspektiven der deutschen Seeschifffahrt“ berichtete Dipl.-Kfm. Burkhard D. Sommer, dass der Wettbewerbsdruck auf die deutschen Reeder weiterhin sehr hoch sei. Es gebe zwar ein stabiles Welt-handelstwachstum mit zunehmenden Handelsströmen und daraus resultierenden höheren Umschlagszahlen. Jedoch stellten Konfliktherde in Osteuropa und Afrika ein zunehmendes Risiko dar. Zudem verlagerten sich die Handelsströme. Die Auslastung der deutschen Reeder sei seit 2010 durchgehend gesunken, aktuell unbefriedigend und sinke tendenziell weiter. Die bereits erfolgten und erwarteten Zusammenschlüsse von Linienreedereien setzten Charterkapazitäten am Markt frei und die Überkapazitäten in den meisten Schiffsklassen seien weiterhin hoch. Dabei würde die fahrende Flotte immer jünger - noch zu erwartende Verschrottungen dürften daher nicht maßgeblich zur Herstellung eines Gleichgewichts von Angebot und Nachfrage beitragen. Die Möglichkeit, neue und effiziente Schiffe zu günstigen Preisen zu erwerben, werde weiterhin Investitionen in neue Schiffe zur Folge haben. Im Bestellverhalten sei ein Schwerpunkt von Großcontainerschiffen von über 13 000 TEU bis 8000 TEU zu beobachten.

Mit zunehmender Landflucht hin zu großen Metropolen an den Küsten erwartet Sommer langfristig, dass Regularien hinsichtlich der Emissionen in Luft und Wasser verschärft und bestehende Bereiche ausgeweitet werden. Zahlreiche Banken verringerten außerdem weiterhin ihren Anteil in der Schiffsfinanzierung. Damit müssten die Reeder zur Schiffsfinanzierung weiterhin mehr Eigenkapital vorhalten. Ausländische Kapitalgeber könnten so an Bedeutung gewinnen.

Foto: Jens Meyer

Nautischer Abend in Flensburg

„From sea to road“ darf nur ein kurzer Irrweg sein



Foto: Jan Mordhorst

Der Vorsitzende des NV Flensburg, Jürgen F. Jensen (Mitte) mit seiner Gastrednerin Monika Breuch-Moritz und dem DNV-Beiratsvorsitzenden Prof. Peter Ehlers

Der Nautische Verein Flensburg e.V. hofft, dass erste Verlagerungseffekte vom Fährschiff auf die Straße und auf die Schiene aufgrund verschärfter Abgasvorschriften für die Schifffahrt nur ein „kurzfristiger Irrweg“ sind.

In seiner Begrüßungsrede zum 48. Nautischen Essen 2015 am 12. März 2015 sagte der NV Vorsitzende Jürgen F. Jensen, dass das Vereinsmitglied FRS, eine der bedeutendsten deutschen Fährschiffsreedereien mit internationalen Aktivitäten mit Sitz in Flensburg, derartige Tendenzen im Zuge der Schwefel-Emissionsbegrenzung in Schiffsabgasen bereits festgestellt habe. Zunächst wegen der derzeit niedrigen Bunkerpreise nur zögerlich, „aber bei einem Anstieg ist mit einer Verschärfung der Situation zu rechnen und damit, dass die Fährverkehre auf der Ostsee zurückgehen und mehr Güter auf dem Landweg befördert werden“, sagte Jensen. Das wäre eine Umkehr der von allen deutschen Nautischen Vereinen und vom Dachverband Deutscher Nautischer Verein (DNV) angestrebten Zielrichtung „from road to sea“.

Im Hinblick auf die Entwicklung des Flensburger Hafens sagte Jensen, dass in den letzten Jahren die zustimmende Haltung gegenüber dem Flensburger Wirtschaftshafen parteiübergreifend angehalten habe. Ein vor wenigen Jahren noch brach liegender Bereich im Hafensareal sei zu einer vollwertigen Lagerfläche ausgebaut und in

die Flächen des Hafens integriert worden. Damit sei nach Jahrzehnten kontinuierlicher Reduzierung der Hafensflächen erstmals wieder ein positives Zeichen gesetzt worden. Außerdem sei die Fertigstellung des Neubaus der Kaianlagen im südlichen Teil des neuen Harniskais positiv zu vermelden, die einen vollwertigen zusätzlichen Schiffs- und Liegeplatz bedeute.

Dennoch lasse sich nicht verheimlichen, so Jensen weiter, dass der Gesamtumschlag in Flensburg im letzten Jahr zurückgegangen ist. Der Wegfall des Umschlages der Hauptgenossenschaft von 300 000 Tonnen Getreide sei nur schwer zu kompensieren. Jensen: „Trotz ständiger und auch erfolgreicher Akquise wird es dauern, bis die Durststrecke überwunden sein wird, und wir hoffen, dass jetzt nicht wieder die ewige Diskussion ‚Wirtschaftshafen - ja oder nein‘ losgetreten wird“. Erfolge bei der Anwerbung neuer Hafennutzer aus Schleswig-Holstein und aus Niedersachsen habe man bereits verzeichnen können. Der NV-Vorsitzende kritisierte, dass bei den von den im Rathaus vertretenen Parteien veranstalteten Arbeitskreisen zur Zukunft des Ostufers des Flensburger Hafens die von diesen Plänen Betroffenen Firmen nicht wirklich in die Gespräche mit einbezogen worden seien. Das aber sei eine absolute Notwendigkeit.

In einem Grußwort des Deutschen Nautischen Vereins (DNV) sagte dessen Beiratsvorsitzender Prof. Dr. Peter Ehlers,

dass man alle Möglichkeiten ergreifen müsse, um den Schifffahrtsstandort Deutschland zu erhalten. Alle an diesem Prozess beteiligten Parteien müssten sich selbstkritisch die Frage stellen, was sie selbst konkret zur Lösung der Probleme beisteuern könnten. Dabei gehe es im Wesentlichen um die Kernbereiche Schiffsbesetzungsordnung, Tonnagesteuer, Flaggenbindung und Lohnsteuerbefreiung. Große Hoffnungen setzt Ehlers in die nächste Nationale Maritime Konferenz im Oktober in Bremerhaven. Zu den Stärken des DNV führte Ehlers den Ständigen Fachausschuss an. Dieser habe den maritimen Sachverstand, um Probleme zu erkennen. Der DNV sei kein Lobbyverband, sagte Prof. Ehlers.

Die Gastrednerin des Abends, die Präsidentin des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH), Monika Breuch-Moritz, referierte über den maritimen Umweltschutz, der inzwischen in der „Denke“ der Unternehmen, beispielsweise der Kreuzfahrtindustrie, angekommen sei. Die BSH-Präsidentin hob die Erfolge der Bemühungen der letzten Jahre hervor, beispielsweise, dass Ölverschmutzungen auf dem Wasser - „vor 20 Jahren noch ein Riesenproblem“ - inzwischen so gut wie ausgeremert seien. Ebenso eine deutliche Senkung der Schadstoffemissionen, die über Jahrzehnte für unmöglich gehalten wurde. „Das hat man der Schifffahrt nicht zugeutraut - umso mehr ist dies als ein grandioser Erfolg zu betrachten“, sagte die BSH-Präsidentin, und: „nur mit ehrgeizigen Zielen bekommt man Fortschritte“. Sie beklagte allerdings, dass die Erfolge beim maritimen Umweltschutz der vergangenen beiden Jahrzehnte noch nicht so recht im Bewusstsein der Öffentlichkeit angekommen seien.

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